

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE DOS DESTINOS TURÍSTICOS INTERNACIONALES. MASPALOMAS-COSTA CANARIA Y COSTA BRAVA

ISACÓ PÉREZ SOSA Y TERESA NAVAS FERRER

Cómo citar este artículo: PÉREZ, I. y NAVAS, T. *Evolución histórica de dos destinos turísticos internacionales. Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 9 (25): 229-278, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3626. ISSN: 1886-4805.

HISTORICAL EVOLUTION OF TWO TOURISTIC DESTINIES. CANARY COAST AND COSTA BRAVA PECTIVE

Key words: Tourism; history; urbanization; architecture.

Abstract

Canary coast and Costa Brava are nowadays two mature destinations in the international tourism field which have decisively contributed to consolidate the model of “sun and beach” tourism in Spain. Although they suffered a completely different situation in the first touristic activity stages at the end of the 19th century, accordingly with differential geographic and socioeconomic contexts, they converged in the mass tourism burst onto scene from the 60’s, thus their respective development share a lot of common elements in relation with their economic processes, the morphological occupation of the territory, urban expansion and their articulation with big transport infrastructures, as well as the massively created architectural typologies for leisure time. Even though they both followed a tendency for achieving a standardized and recognizable worldwide product, the Canary coast and Costa Brava have preserved singular and contrasted values within the “sun and beach” model, which have happened to become a regenerator and value potential of the coastal territory identity at such a moment when the consciousness of an stagnant economy, in addition to the irreversible landscape degradation, leads the debate about touristic zones. The comparative analysis here presented tackles with wide complexity essential aspects from the life cycle touristic phenomena in both case studies and intends to provide the keys for its projection in future intervention strategies.y.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE DOS DESTINOS TURÍSTICOS INTERNACIONALES. MASPALOMAS-COSTA CANARIA Y COSTA BRAVA

PÉREZ SOSA, Isacó¹
NAVAS FERRER, Teresa²

Remisión inicial: 01-03-2014

Remisión final: 15-05-2014

Palabras clave: Turismo; historia; urbanización; paisaje; arquitectura.

Resumen

Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava son actualmente dos destinos maduros en la órbita del turismo internacional que han contribuido decisivamente a la consolidación del modelo del turismo vacacional de sol y playa en España. Si bien partieron de una situación completamente distinta en la etapa inicial de la actividad turística a finales del siglo XIX, de acuerdo con contextos geográficos y socioeconómicos diferenciales, convergieron en el momento de eclosión del turismo de masas a partir de la década de los 60, por lo que sus respectivos desarrollos comparten muchos elementos comunes en relación a los procesos económicos, las formas de ocupación del territorio, la expansión urbanística y su articulación con grandes infraestructuras de transporte, así como las tipologías arquitectónicas creadas masivamente para el tiempo de ocio. A pesar de la tendencia seguida en ambos casos en la elaboración de un producto estandarizado y reconocible a nivel mundial, Canarias y Costa Brava han preservado valores singulares y contrastados dentro del modelo de sol y playa, y ello se ha convertido en un potencial de regeneración y valoración de la identidad de sus territorios costeros en un momento en el que la emergencia de una conciencia de estancamiento económico, a la par con la degradación irreversible de los paisajes, protagoniza el debate sobre las zonas turísticas. El análisis comparativo que aquí se presenta aborda con mayor complejidad aspectos esenciales del ciclo de vida del fenómeno turístico en los dos casos de estudio y pretende aportar claves para su proyección ante estrategias futuras de intervención.

¹ **Isacó Pérez Sosa:** Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio (ITT), Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Barcelona (ETSECCPB), Universidad Politécnica de Cataluña (UPC-Barcelona TECH), Centro de Política del Suelo y Valoraciones (CPSV). C/ Jordi Girona, 1-3, Módulo B1 Despacho 207. 08034 Barcelona, España. Email de contacto: isaco.perez@upc.edu.

² **Teresa Navas Ferrer:** Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio (ITT), Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Barcelona (ETSECCPB), Universidad Politécnica de Cataluña (UPC-Barcelona TECH). C/ Jordi Girona, 1-3, Módulo B1 Despacho 104. 08034 Barcelona, España. Email de contacto: teresa.navas@upc.edu.

1. Introducción

España es el primer destino mundial en turismo vacacional de sol y playa. Factores favorables como una buena situación geoestratégica, amplias y diversas costas y un clima propicio dieron forma a un producto vacacional muy atractivo, que han convertido al país en líder mundial en turismo vacacional.

En este contexto, el litoral español ha experimentado una gran transformación a partir de mediados del siglo XX, intensificándose y consolidándose a partir de la década de los 80 y continuando hasta la actualidad. Como contrapartida al progreso económico que ha conllevado ha tenido devastadoras consecuencias para los ecosistemas litorales, la conservación del medioambiente y del paisaje. De hecho, *antropización*, masificación y sobreexplotación de los recursos son las señas e imagen de muchos de los destinos turísticos españoles maduros que reciben una mayor afluencia de visitantes, tanto de origen autóctono como extranjero.

Estos elementos aludidos del turismo español de sol y playa son compartidos por dos de los destinos turísticos que más han contribuido a consolidar el modelo, Maspalomas-Costa Canaria, en el archipiélago del mismo nombre, y Costa Brava, en el litoral nordeste de Catalunya. Fueron dos de los destinos más tempranamente valorados por sus valores climáticos y de calidad del paisaje pero que, a pesar de tener desarrollos diferenciales en términos de demanda, de *geolocalización* y de condicionantes socioeconómicos, se acabaron convirtiendo con el turismo de masas en dos destinos de referencia en el contexto español y, por tanto, con elementos comunes evidentes en su desarrollo. En los dos casos, el crecimiento exponencial de turismo internacional se manifiesta con fuerza a partir de los años 60 y consolidan el carácter de irreversibilidad del modelo de turismo de sol y playa en España. Las crisis coyunturales que padece el sector tuvieron una incidencia distinta en cada zona pero ello no ha impedido que a partir de cierto momento, ante los síntomas de agotamiento del ciclo de vida del modelo, se hayan formulado propuestas de reinversión y de regeneración, intentado retener sus factores de éxito e introduciendo elementos de cambio decisivos, especialmente, en relación a la ineludible diversificación del producto turístico adaptado a los cambios de la demanda y a la necesaria preservación del paisaje, tanto el natural como el histórico.

En este artículo se aborda la evolución histórica de los destinos de Canarias y Costa Brava. El desarrollo en el tiempo va a ser un factor clave para entender la complejidad del fenómeno y pretende dar claves para la proyección tanto en el presente como en un futuro inmediato de estrategias de actuación y de transformación del modelo hegemónico de sol y playa. El análisis llevado a cabo ha identificado las etapas principales de desarrollo en los dos destinos para, en un segundo momento, determinar y profundizar en las fases de desarrollo turístico de manera más particular tanto en el caso canario como en el caso catalán.

2. Maspalomas Costa Canaria: desarrollo turístico, contexto sociocultural y consecuencias económicas del fenómeno

Al igual que ha ocurrido en el contexto internacional, el desarrollo del turismo en el archipiélago canario puede ser fragmentado en diferentes periodos, variando de fases expansivas a

recesivas en función de diversos factores, tanto internos como externos al destino. Diversos autores han tratado de determinar las diferentes fases de desarrollo turístico en este archipiélago en función de diferentes criterios como, por ejemplo, las crisis económicas internacionales o los cambios en el modelo de desarrollo turístico. Cada una de estas fases ha dado lugar a una gran variedad de desarrollos urbanos así como de tipologías edificatorias y estilos de arquitectura concretos.

2.1 Fase de prototurismo o turismo temprano (S. XVI – S. XVIII)

Las primeras referencias que constatan la existencia de las Islas Canarias provienen de las mitologías griega y romana. La creencia griega consideraba que las Islas Afortunadas o Islas de los Bienaventurados eran el lugar donde las almas virtuosas gozarían del reposo perfecto después de la muerte, lo que identificaban con los *Campos Elíseos*, concepto similar al *Paraíso* de las religiones monoteístas actuales. Este lugar se situaría en el Océano Atlántico al otro lado del continente africano. Por otro lado, con el nombre latino de *Fortunatae Insulae*, este archipiélago aparece citado en las fuentes romanas, que lo identifican con islas reales situadas más allá del Estrecho de Gibraltar. Sertorio, en el año 82 ac., encontró en Gades un marinero que decía haber estado en ellas, el cual destacó que su clima era espléndido, su temperatura agradable todo el año, donde llovía poco y los vientos del oeste las refrescaban.

A partir del S. XVI se inicia el conocimiento de las islas en el *Viejo Continente* de la mano de exploradores, científicos y naturistas que hacían escala en el archipiélago durante sus travesías de investigación. Estas expediciones fueron motivadas por un espíritu aventurero el cual se vinculaba a la idea del romanticismo (Domínguez, 2008). Entre estos ilustres aventureros desatacaron en su paso por las islas personalidades tales como William Dampier, el Conde de La Pérouse, George Vancouver o Alexander Von Humboldt (González, 2007).

Uno de estos aventureros fue el explorador James Cook, quien debido a la posición geoestratégica de las Islas Canarias, recaló por primera vez en ellas en el año 1776. Este hecho le permitió constatar la calidad ambiental y la benignidad del clima que se disfrutaba en las islas durante todo el año. Posteriormente, en el año 1887 el médico británico Douglas escribe en referencia a Las Palmas de Gran Canaria lo siguiente, “tiene el mejor clima del mundo que nosotros hayamos conocido”, (...) Gran Canaria “es la más afortunada de las Islas Afortunadas” (Douglas, 1887; 14 en Hernández, 2007). Estos factores climáticos comenzarían a ser considerados benignos para la cura de enfermedades respiratorias o epidérmicas, que junto a los beneficios de los baños de mar conformarán una oferta sanitaria de gran valor. Sin embargo, a pesar de sus cualidades climáticas, hasta finales del S XIX las visitas a las islas seguirían siendo muy esporádicas y el conocimiento de su realidad muy escaso.

Esta primera fase de descubrimiento, previa al inicio del desarrollo turístico es identificado por diversos autores como como la *fase de turismo temprano o prototurismo* (González, 2007). Posteriormente, el establecimiento de diversas rutas marítimas comerciales entre el Reino Unido y las Islas Canarias, a finales del siglo XVIII, harán viable el tránsito de pasajeros entre ambas regiones. El conjunto de estas primeras escalas en las islas se basarán en un turismo de salud escaso y elitista que se asentará en las vertientes de barlovento, en entornos

próximos a las capitales insulares. Se inicia de esta forma la *época antigua del turismo*, que se prolongará hasta el final de la Segunda Guerra Mundial (Cruz, 2001).

2.2 *Época antigua del turismo*

La *época antigua de turismo* se subdivide a su vez en diferentes periodos marcados principalmente por los acontecimientos bélicos. Tras el establecimiento de rutas comerciales entre el viejo continente y el archipiélago canario, hecho que permitió establecer una importante corriente de visitantes entre algunos países europeos y las Islas Canarias, se inicia el turismo en las islas (Domínguez, 2008). De esta forma, se da comienzo al *periodo de iniciación del turismo en Canarias*, fase de desarrollo turístico que abarcará desde finales del siglo XVIII hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial.

A - El nacimiento del turismo (finales S. XVIII – finales S XIX)

Durante este primer periodo de desarrollo turístico, la sociedad canaria era eminentemente agraria, especializada en el monocultivo de la *cochinilla*, parásito de la tunera utilizado como tinte natural. La actividad económica estaba dominada por numerosas empresas e inversiones británicas, las cuales casi monopolizaban el comercio, la agricultura y las comunicaciones marítimas. Los británicos, fueron además los que impulsaron las operaciones bancarias y el inicio del turismo en las islas (Cruz, 2001). Reflejo de esta pujanza británica será la publicación por aquellos años de las revistas en lengua inglesa *The Canary Islands Review* y *The Canary Islands Gazette*.

Este desarrollo comercial dará lugar a que las Islas Canarias sean cada vez más conocidas en el extranjero y ello se refleja en la publicación de diversas guías turísticas, como la de Stone (1887), o Brown (1889) (Hernández, 2007). El británico Latimer (1886), escribió en su libro *Porqué escogimos Canarias*, (1888) “muchos desean escapar de nuestro duro invierno e irritante primavera (...) encontrando en Canarias grandes ventajas para aprender más de estas Islas, de las que se podrá disfrutar tanto de un gran conocimiento como de su buen clima (Latimier, 1888; 3 en Hernández, 2007). El británico Brown, en 1889 será uno de los primeros en hacer referencia a Maspalomas en su guía inglesa sobre Canarias y Madeira. Posteriormente, otros intelectuales como la escritora Agatha Christie, el filósofo Unamuno, o el premio nobel José Sousa Saramago, entre otros, visitarán las islas, y algunos de ellos establecerán ahí su residencia permanente.

Otro factor determinante en el desarrollo turístico de las islas fue el establecimiento de rutas comerciales con el África occidental que dieron un fuerte impulso a la construcción de instalaciones portuarias, lo que será clave para el desarrollo económico y social de las futuras generaciones. Si el flujo de turistas se vio favorecido por la mejora considerable de las infraestructuras marítimas (Hernández, 2007), la principal de estas infraestructuras portuarias será sin duda la construcción del Puerto de Luz y Las Palmas, según el proyecto del ingeniero Fernando León y Castillo, cuyas obras se iniciarían en 1883 y finalizarían en 1903 (Cruz, 2001). A finales del siglo XIX esta infraestructura ya se habría convertido en el principal fondeadero de las islas y su culminación implicará la mejora sustancial de las conexiones con el continente

europeo. Estas infraestructuras permitieron incrementar la actividad comercial que desarrollaban los británicos en el Puerto de la Luz, mejorando sustancialmente el abastecimiento isleño y las exportaciones agrícolas del país.

A finales del siglo XIX, el establecimiento de estas rutas marítimas entre Europa y África occidental, haciendo escala en Las Palmas permitió el establecimiento de un sistema regular de viajeros, lo que supondrá el empuje definitivo del turismo en las islas. Entre estas navieras, destacó la inglesa *Elde & Dempster Lines*, la cual crearía posteriormente la filial *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* que comenzaría a operar las primeras rutas interinsulares. Otra de estas navieras sería la *Unión Castle Line*, que proveía rutas entre el Reino Unido y Sudáfrica, o la también británica, *Yeoward Line*, la cual introdujo por primera en el transporte marítimo el concepto de ocio, al organizar los primeros cruceros de la época (Cantero & Mauricio 2012: 28).

B - Inicio del turismo en las islas (finales S. XIX – 1ª Guerra Mundial)

A finales del siglo XIX se dará definitivamente el impulso al desarrollo turístico en las islas con la apertura de los primeros *Health Resorts* en Las Palmas y el Puerto de la Cruz, los cuales darían acogida a los visitantes que llegaban a las islas gracias al aumento de la accesibilidad que los avances en infraestructuras y comunicaciones proporcionaban. Esta será la primera oferta de alojamiento turístico, creada exclusivamente para el ocio de las personas que buscaban el disfrute del clima y del mar (Cáceres, 2001)³.

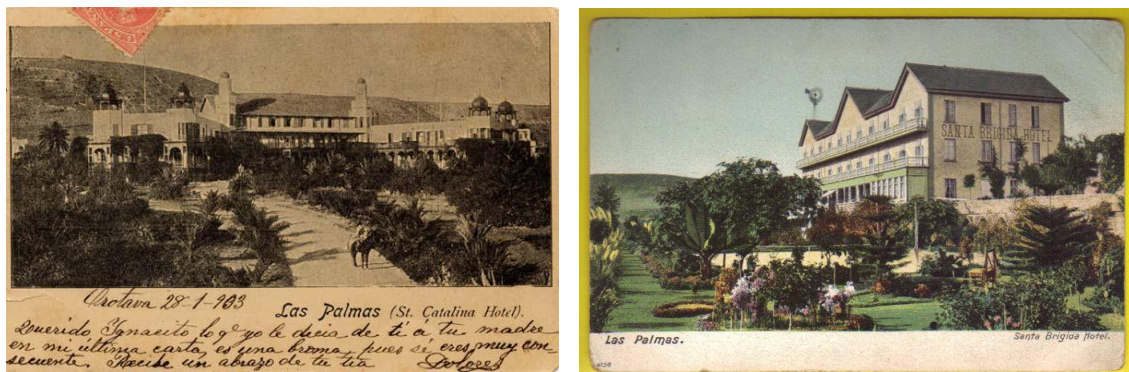
Estas circunstancias dan lugar a que a partir de la década los ochenta del siglo XIX se pueda desarrollar en Canarias un incipiente turismo de salud. Miles de enfermos se desplazan hasta las islas de Gran Canaria y Tenerife para tratar de curar o aliviar enfermedades comunes de la época como, por ejemplo, la tuberculosis (González, 2007). Este hecho hace que se asiente en las islas una colonia estable de extranjeros entre los que destacan los ingleses, los alemanes y los franceses. Uno de los primeros enclaves será en el Valle de la Orotava (Tenerife), debido a sus excelentes cualidades climáticas y paisajísticas. En Gran Canaria, los empresarios ingleses vinculados a la actividad comercial del Puerto darán apertura al primer hotel de Las Palmas, el Hotel Metropól (1894), situado frente al mar en el actual distrito de Ciudad Jardín. Posteriormente, próximo a este último hotel se construirá el Hotel Santa Catalina (Figura 1), de promoción pública y aún en funcionamiento actualmente. En este hotel se hospedarían personajes tan ilustres como Winston Churchill, o Gregory Peck. Para el año 1905 la ciudad de Las Palmas contará ya con seis hoteles, el Hotel Santa Catalina, el Metropole, el Quiney, el Cuatro Estaciones, la Unión y el Hotel Montañesa. A estos seis, habría que sumar otros tres en el puerto de La Luz, el Rayo, el Tranvía, y La Marina (Zumbado, 1905 en Hernández, 2007).

A parte de estos hoteles vinculados a la costa, en este periodo también se desarrollan en Gran Canaria hoteles en zonas interiores con alta calidad paisajística y ambiental, vinculados al golf y otros deportes introducidos en la isla por los británicos, como el tenis, el críquet, el fútbol. Es de destacar que en Gran Canaria se inaugure el 17 de diciembre de 1891 el que será el primer Real Club de Golf de España, vinculado al Hotel Santa Brígida (aún en funcionamiento) (Figura

³ Para ampliar información (Uwe Riedel, 1972 en Cáceres 2001: 23).

1), y al hotel Bellavista, ambos situados en Tafira (Cáceres 2001: 24). Para el año 1911 Las Palmas contaría ya con una quincena de hoteles y alrededor de unos 3.500 turistas anuales. El resto de alojamientos en esta isla consistía en diversas fondas o casa de huéspedes de baja calidad, ninguno localizado aún en la parte sur (Hernández, 2007).

Figura 1. Hotel Santa Catalina (Izquierda). Hotel Santa Brígida



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

En algunos de estos hoteles se hospedaron personajes tan ilustres como la escritora inglesa Agatha Christie, quien en 1927 se refugiaría en los Hoteles Taoro del Puerto de La Cruz y en el Hotel Metropole (Figura 2) de Las Palmas de Gran Canaria, para superar una fuerte crisis emocional. Durante esta breve estancia en Canarias, Agatha Christie finalizó su obra *El Misterio del Tren Azul*, e inicia otras dos novelas enmarcadas en el espectacular paisaje de las islas, *El enigmático Mr. Quin*, en La Orotava, y *Mrs. Marple y los trece problemas* en Agaete, Gran Canaria. Estas dos novelas acabarán siendo dos de sus mejores contribuciones. Tras quince días, la escritora regresa al Reino Unido, convirtiéndose en una entusiasta embajadora de estas islas. Posteriormente, ya en la década de los sesenta, Agatha Christie regresa a Las Palmas, ciudad que adoraba, dejando en ella una huella duradera e imborrable.

Figura 2. Hotel Taoro (Izquierda). Hotel Metropole



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

En estos años se ponen en marcha diversas iniciativas para fomentar el turismo en la capital, Las Palmas. En 1910 se crea la Sociedad de Propaganda y Fomento del Turismo de Gran

Canaria, con la idea de difundir la imagen turística de la isla por Europa. En este mismo año, se aprueban los estatutos de la *Junta de Turismo* presidida por el alcalde de la ciudad y el conde de la Vega Grande, con la idea de organizar, fomentar y promocionar el turismo en la ciudad y convertirla en un centro del turismo mundial (Hernández, 2007). Por otro lado, en estos años se inician los cruceros, los cuales hacen escala en el puerto de La Luz, aportando importantes beneficios a la ciudad. Y así se recoge en la última novela de Julio Verne *Agencia Thompson y Cía* (1893) (Cáceres 2001: 24). En este contexto y en la línea de potenciación de la actividad turística se inaugura en Las Palmas en 1909 el Real Club Náutico de Gran Canaria para ofrecer un lugar de relación social a los viajeros que llegaban a la ciudad (Cruz, 2001).

En definitiva, en la fase de iniciación turística la mejora de las infraestructuras de transportes y comunicaciones, la ampliación de los recintos portuarios, la primera red de carreteras insulares, el desarrollo de los buques de vapor y, posteriormente, los vehículos motorizados, tuvieron un efecto en el incremento de visitantes que llegaban a las islas de Gran Canaria y Tenerife (Domínguez, 2008). Sin embargo, el impacto espacial de esta fase de desarrollo es aún muy escaso, ya que se trató de un turismo de élite para el que solo se construyeron algunos hoteles y balnearios de lujo (Rodríguez, 2007).

C - Periodo Bélico (1ª Guerra Mundial - Guerra Civil Española – 2ª Guerra Mundial)

Tras un primer periodo expansivo, el inicio de La Primera Guerra Mundial (1914-18) dará lugar a la primera gran crisis turística en las islas. Este hecho supondrá un brusco parón para el que hasta ahora había sido un brillante desarrollo, provocado principalmente por la drástica disminución de los transportes marítimos, lo que produjo un aislamiento que impidió mantener un movimiento regular de viajeros. Esta primera gran crisis turística provocará, a su vez, el estancamiento de las inversiones y dará lugar a la primera gran incertidumbre respecto al desarrollo turístico de las islas.

Una vez finalizada la *Gran Guerra*, se reinicia débilmente el flujo de turistas. Para algunos autores, el periodo comprendido entre el final de la Primera Guerra Mundial y el inicio de la Guerra Civil Española es considerado como la segunda etapa de desarrollo turístico en Canarias. Domínguez (2008) considera este periodo como la época de la expansión turística, pero la alarga hasta el inicio del turismo de masas tras la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, otros autores como Cruz (2001) sitúan este periodo de desarrollo turístico entre el año 1931 y 1955, hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial, aunque dividiendo este periodo en dos fases, la primera hasta el año 1936 con el inicio de la Guerra Civil Española, y la segunda hasta el año 1955, año de la liberación económica del régimen franquista.

A pesar de que la contienda bélica generaba un contexto no favorable, se siguen poniendo en marcha iniciativas con el objetivo de promover el desarrollo turístico. Durante el transcurso de este conflicto bélico, el 7 de julio de 1915, se funda en el Gabinete Literario de Las Palmas la *Sociedad Fomento y Turismo de Gran Canaria*, precedente del *Sindicato de Iniciativas y Turismo*. Dicha sociedad, activa hasta el 11 de noviembre de 1928 debía ocuparse del fomento del turismo en la Isla de Gran Canaria con el objetivo de impulsar el desarrollo turístico una vez finalizado el conflicto bélico. Entre sus proyectos se cuentan iniciativas que hoy podrían ser consideradas como parte de un Plan de Excelencia Turística, como por ejemplo, el alumbrado

y arbolado del viario, la organización de eventos como conciertos o las fiestas del carnaval (Fomento del Turismo de Gran Canaria, 1917:5 en Hernández, 2007), o la promoción de un paseo marítimo en la Playa de Las Canteras Es en esta época, cuando Don Domingo Doreste Rodríguez, conocido como Fray Lesco, acuña para la isla de Gran Canaria el eslogan *Continente en Miniatura*, tratando de expresar la gran variedad climática y paisajística que poseía la isla (Cruz 2001:37).

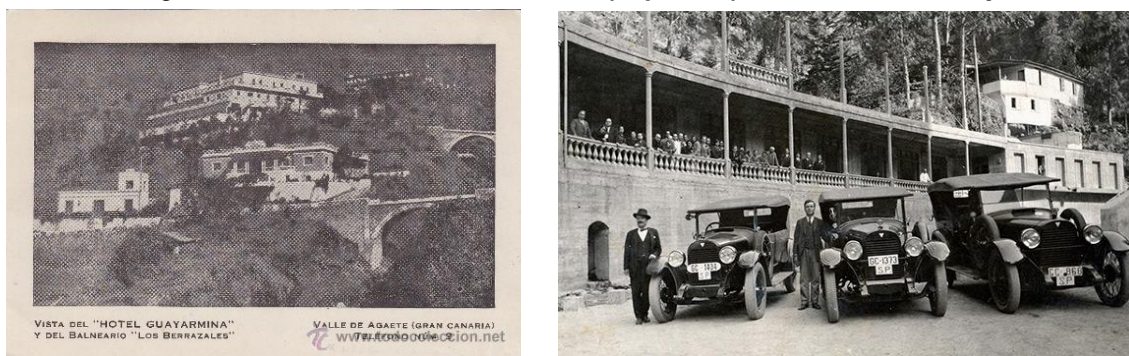
En el año 1928 se instaura el *Patronato Provincial de Turismo*, con el objetivo de fomentar el desarrollo turístico. Entre sus prioridades, dar un impulso a la restauración de las instalaciones hoteleras y promover la construcción de nuevos establecimientos *alojativos*. Para el año 1934, Las Palmas cuenta con una docena de hoteles y, si bien el resto de la isla seguiría al margen de la corriente turística, comienza a dar soporte con sus paisajes al turismo de la capital (Hernández, 2007). Esta sociedad se encargaría de la promoción exterior de la isla, de fomentar políticas de embellecimiento del paisaje y se preocuparía en dar a conocer la cultura popular canaria. Todas estas iniciativas tratarían de introducir en el mercado turístico canario el creciente fenómeno del turismo organizado a través de agencias de viaje, el cual comenzaba a tomar forma. A pesar de todo, estos primeros intentos para volver a promover el turismo fueron difíciles y poco fructíferos, y una vez finalizada la contienda bélica no se pudo reestablecer el desarrollo turístico anterior. Este hecho es debido a diversos factores, como, la mala situación económica y política del Reino de España, el retroceso de las comunicaciones marítimas y una infraestructura hotelera que se había deteriorado durante los últimos años quedando obsoleta. Como ejemplo, durante la contienda bélica habrían cerrado los hoteles Santa Catalina y Metropol, el Victoria y el Santa Brígida (Hernández, 2007).

Finalmente, el despegue económico que se produjo en la Europa de los años 20, y el paulatino restablecimiento de las conexiones marítimas con el *viejo continente*, permitió que volviera a fluir hacia las islas el turismo sanitario, aunque ya comenzaba a ponerse de moda el turismo de baño, el cual se va organizando espacialmente en torno a la playa de Las Canteras (Riedel, 1972: 523 en Hernández, 2007). Este seguiría siendo un turismo de élite y de alto poder adquisitivo, pero comienza a gestarse lo que será el modelo turístico vacacional de sol y playa, y más, concretamente, el *turismo de invierno* en Canarias. Este turismo invernal se comienza a desarrollar junto al mar en latitudes cálidas, convirtiéndose Canarias en su máximo exponente. Para dar cabida a este incipiente turismo, comienza a urbanizarse el istmo de Guanarteme, en Las Palmas, en lo que era una lengua de arena que unía la isla con la isleta de norte a sur. Este nuevo desarrollo turístico litoral, ya a escala urbana, convive aún con los hoteles emplazados en las zonas de medianías (Figura 1). Por otro lado, el establecimiento de excursiones alrededor de la isla dará lugar a que se desarrollen por todo el territorio insular algunos establecimientos turísticos relacionados con las aguas termales, como lo sería el balneario de Los Berrazales de Agaete o el de Azuaje en Firgas (Figura 3) (Domínguez, 2008).

Un factor fundamental en esta época sería el inicio de la promoción de los primeros aeropuertos isleños. En 1920, a partir de la solicitud del cónsul de Francia en las islas de unos terrenos para el aterrizaje de un avión francés con la intención de establecer un servicio aéreo comercial entre Francia y sus colonias africanas, dará lugar el inicio de los estudios para promover una infraestructura de este tipo en las islas. Previamente, hidroaviones habían ya amerizado en las bahías de la Luz y de Gando durante el transcurso de los frecuentes raids de la época entre los tres continentes (Hernández, 2007). Pero será finalmente en 1930 cuando se

autorice definitivamente la construcción del primer aeropuerto en la isla de Gran Canaria (Cruz, 2001). Se comienza a cambiar el concepto de transporte marítimo, pasando de ser un mero medio de transporte a una nueva forma de viajar, considerada ociosa y placentera. Por aquel entonces destaca la compañía Cunard Line con sus rutas atlánticas y escalas en Las Palmas de Gran Canaria.

Figura 3. **Balneario de los Berrazales (Izquierda). Balneario de Azuaje**



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

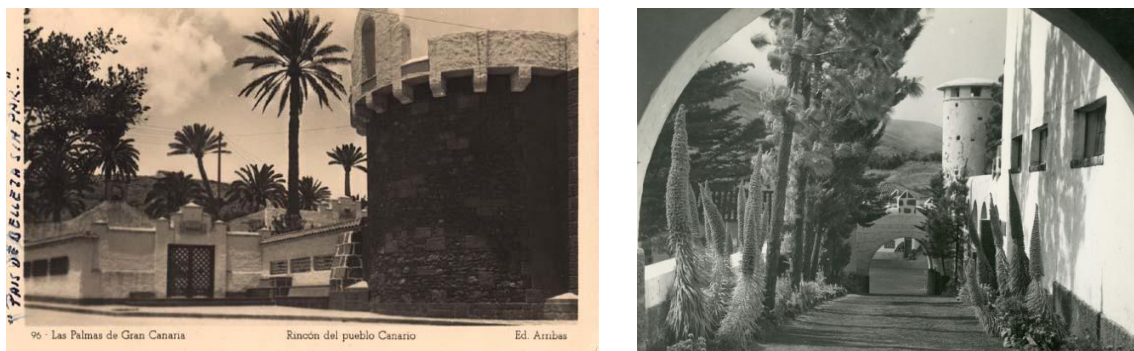
Previo al inicio de la Guerra Civil Española se sustituyen en 1934 las sociedades turísticas anteriores por el Sindicato de Turismo, cuyos principales defensores fueron Domingo Doreste (Fray Lesco) y los hermanos Martín-Fernández de La Torre. Entre sus principales actuaciones se encontró la urbanización y ornato de la playa de Las Canteras, la potenciación de la cultura canaria, el arbolado de la ciudad o el proyecto de un albergue en La Cruz de Tejeda (Hernández, 2007). En una conferencia pronunciada en 1936 por Néstor Martín Fernández de la Torre, este dirige por primera vez su mirada hacia el sur de la isla, Maspalomas.

El inicio de La Guerra Civil Española (1936-1939) dará lugar a la segunda gran crisis turística en el archipiélago, la cual se prolongará hasta el final de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Ello supondrá una nueva paralización de la actividad turística aunque, según diversos autores, su impacto no llegaría a ser tan intenso como lo fue la Primera Guerra Mundial (Domínguez, 2008). En estos años de crisis, y tras la muerte de Néstor Martín, el Ayuntamiento de Las Palmas encarga a su hermano, el arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre el diseño y materialización de algunas de las propuestas ideadas por su hermano siguiendo la idea global de búsqueda de una identidad cultural canaria, englobando otros aspectos culturales como los trajes tradicionales, las canciones populares o la gastronomía. Entre sus obras destacan el Pueblo Canario, el Parador Nacional de Tejeda (Figura 4), la restauración del Castillo de la Luz, la Casa del Turismo, el Mirador de Bandama o la reconstrucción del Hotel Santa Catalina. Todos estos proyectos tienen en común la representación de una arquitectura vernácula, tradicionalista, *tipista*, donde se intenta representar un estilo arquitectónico canario a partir de la combinación de diferentes elementos vernáculos. Por contra, con la inauguración del Gran Hotel Parque (Figura 5) a comienzos de los años 40 (Hernández, 2007), se da entrada en las islas de un estilo arquitectónico más internacional.

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), se comienza a restablecer de nuevo la actividad turística impulsada por el crecimiento económico en los países occidentales

así como el avance en los derechos sociales de los trabajadores. Estos factores darán lugar a un cambio sustancial respecto al modelo turístico anterior, sentando las bases de lo que será el turismo vacacional de masas (Cáceres 200: 25). Pero el desarrollo turístico seguirá siendo muy débil debido al bloqueo ejercido en los puertos españoles por la *Declaración de Postdam* (1945). Mediante esta declaración, las potencias ganadoras de la Segunda Guerra Mundial condenaban al régimen de Franco bloqueando los puertos españoles y la frontera pirenaica con Francia.

Figura 4. **Pueblo Canario (Izquierda). Parador Nacional Cruz de Tejeda**



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 5. **Hotel Parque (1936)**



Fuente: www.maspalomasahora.com / Desconocido.

A partir de los años cincuenta, el turismo vuelve a tomar cierto protagonismo. Estos años serán también especialmente prolíferos en iniciativas turísticas. Como ejemplo, se comienza a publicar la revista del Sindicato de Iniciativas y Turismo denominada *Isla* (Hernández, 2007). Por otro lado, el Director General de Turismo visita la isla de Gran Canaria para estudiar los potenciales turísticos de su paisaje. En 1949 se abre el Parador de la Cruz de Tejeda (Riedel, 1972 en Hernández, 2007) y, en 1956 se finaliza el Pueblo Canario, que albergará la obra del artista Néstor Martín Fernández de la Torre. Finaliza de esta forma la época antigua del turismo dando inicio al que posteriormente será el turismo vacacional de sol y playa, es decir, un nuevo modelo turístico con la irrupción del turismo de masas.

Por otro lado, por primera vez se presta atención al *Sur*. En 1945, el Director General de Turismo Luis Bolín Bidwell habría ya visitado el sur de Gran Canaria para conocer las

posibilidades turísticas de la Playa de Maspalomas y, tras la visita de la zona, exalta al alcalde de Las Palmas la potencialidad turística del lugar, exaltando la preocupación por potenciar el turismo en una zona que luego será uno de los desarrollos turísticos más importantes del mundo. Posteriormente, en 1952 la Revista *Is/a* exponía que “entre las realizaciones de interés turístico de carácter urgente, ha pasado a ocupar el primer plano la construcción de la Ciudad Turística de Maspalomas. Hemos sido siempre tenaces defensores de esta obra trascendental y asumida hoy por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, tenemos plena confianza en su próxima realidad” (Revista *Is/a*, nº9, 1952 en Hernández, 2007). En 1953, el arquitecto Nicolás Rubió Tudurí redacta el anteproyecto para las primeras instalaciones turísticas de Maspalomas. En los años siguientes se redactaron los primeros los primeros planes de urbanización, que permitieron tantear las posibilidades del lugar e interpretar las necesidades del futuro.

2.3 Época moderna del turismo

Con la irrupción del turismo de masas, los conflictos bélicos serán cada vez menos influyentes en el desarrollo turístico. Cáceres (2001) divide la época moderna del turismo en tres fases marcadas por periodos de fuerte disminución de la demanda, acaecida ésta a su vez por los efectos colaterales de las crisis energéticas iniciadas de los años 1974 ó 1990. Es en estas circunstancias desfavorables cuando se produce una reestructuración del sector para adaptarse a las nuevas exigencias de la demanda. Estas fases va a ser la fase de iniciación del turismo de masas, entre los años 1960-1974, la fase de conformación del turismo de masas, que se prolongaría hasta principios de los años noventa y, finalmente, *la fase de consolidación del turismo de masas* que va a tener lugar a lo largo la década de 1990 (Cáceres 2001: 27). Otros autores como Antonio Cruz (2001) han identificado este periodo como la *fase de transición turística*, que abarcar desde la mitad de los años cincuenta hasta la década de los ochenta con la promulgación del *Estatuto de Autonomía de Canarias*.

A - El restablecimiento del turismo (1955 – 1960)

Tras la apertura económica del país, marcada por el Pacto de Madrid en 1953 que suprime el bloqueo económico establecido por las potencias occidentales y la posterior visita del presidente de los Estados Unidos, Dwight D. Eisenhower a España en 1959, se comienza a reestablecer el flujo de turistas e inversiones en el país. El 15 de diciembre de 1955 España es admitida en la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y en 1959 ingresa en la actual Organización Europea de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) (Cruz 2001: 52). Este nuevo contexto político y económico permitió que el Puerto de La Luz y Las Palmas volviera a animarse con la llegada de numerosos *paquebots* o *transatlánticos*. Sus numerosos pasajeros aprovechaban la escala en la isla para visitar la ciudad, realizar excursiones, o a hacer compras, lo que ayudó a revitalizar el comercio de la zona (Cruz 2001: 45).

Tras el plan de estabilización y liberalización de la economía, y previendo un fuerte desarrollo turístico la Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Información y Turismo redacta el primer estudio para la planificación turística de las Islas Canarias (1962) (Cruz 2001). En el archipiélago también se comienza a tomar conciencia de la dimensión del fenómeno y se crean instituciones para el estudio, la formación y el soporte al desarrollo turístico. En esta época

también se crean instituciones privadas con el objetivo de participar en el desarrollo turístico. Esto dio lugar a que aparecieran las primeras compañías hoteleras y de administración turística de capital canario. Entre ellas, en 1959 se crea el *Centro de Iniciativas y Turismo* (CIT), en substitución del Sindicato del Turismo. Éste fue el único organismo turístico insular de carácter privado que intentó promover ideas e iniciativas para mejorar las condiciones socioeconómicas de Gran Canaria mediante el desarrollo turístico (Cruz 2001: 60). En 1964, el *Instituto Canario de Estudios Económicos* promueve la *Sociedad Anónima para la Expansión de Canarias* (SAECA). Su función era la creación de nuevas empresas turísticas, mercantiles e industriales, además de dar apoyo a las ya existentes. En la misma línea, la *Caja Insular de Ahorros de Canarias* funda en 1966 *Promociones Turísticas Canarias* (PROTUCASA).

Por otro lado, es de destacar que sin los grandes avances en aviación que tuvieron lugar en la segunda mitad del siglo XX, no habría sido posible el espectacular desarrollo turístico que se produjo en las islas en estas décadas. En 1952 comienzan a aterrizar en la bahía de la Luz (Las Palmas) los primeros hidroaviones *Short Solen* de la compañía inglesa *Aquila Airways*. Posteriormente, aparatos bimotores de hélice comienzan a hacer el trayecto entre el norte de Europa y Canarias con varias escalas en un trayecto que duraba tres días. Pero el hito que marcaría el cambio de ciclo sería la llegada en 1957 al Aeropuerto de Gando del primer vuelo chárter procedente de Estocolmo y operado por la compañía sueca *Transair AB* con 54 pasajeros a bordo. En 1960, la compañía KLM reduciría el trayecto a diez horas al incorporar nuevos aviones cuatrimotores. Pero será finalmente con la llegada del motor a reacción, el cual permitió reducir el trayecto a sólo cuatro o cinco horas y aumentando, a la vez, la capacidad del pasaje, cuando se producirá definitivamente el aumento exponencial en el número de turistas. (Cantero & Mauricio 2012: 32). Por otro lado, el crucero turístico se va consolidando y vuelve a gozar de gran popularidad. Esta concepción ociosa del transporte marítimo se combinará con los nuevos modos en transporte aéreo y va a convertir al Puerto de la Luz en puerto base de embarque y desembarque de *crucelistas*. Durante estos años harán escala en la isla grandes trasatlánticos, como los famosos *Queen Elizabeth* o *Queen Mary*. Todos estos avances irán dando forma a un incipiente turismo de invierno en unas islas que gozan de un clima templado durante todo el año, lo que se convertirá en su principal valor.

En un intento de regular lo que ya se avistaba como un descontrolado desarrollo turístico, se promulgan numerosas leyes, decretos, ordenanzas y normativas turísticas. Sin embargo, el amplio marco legal no se aplicó correctamente, debido a que las administraciones públicas no lo hicieron cumplir. Cruz (2001) cita la Ley de 1956 sobre *Régimen del Suelo Urbano*, (reformada posteriormente en 1975), la cual sirvió de marco legal para el desarrollo de las urbanizaciones turísticas. A su amparo se masificaron las costas canarias, en las cuales habría que haber aplicado una legislación más acorde al limitado territorio canario. De hecho, uno de los fracasos de la administración en todo este proceso acelerado de ocupación del litoral fue la falta de ordenación territorial, lo que impidió un desarrollo urbanístico y turístico equilibrado (Cruz 2001: 51).

En el año 1959, el *Plan de Estabilización Económica de Ullastres*, basado en la economía de mercado y rompiendo con el anterior sistema económico autocrático y militar (Cruz 2001: 52) permitió potenciar aún más la actividad turística y aumentar las inversiones extranjeras (Hernández, 2007). Estos hechos fueron muy relevantes para la economía canaria, la cual logró internacionalizarse y reestablecer la actividad turística con Europa. Ello permitió un

crecimiento turístico continuado y un fuerte ingreso de divisas que facilitó la acumulación de capitales, el desarrollo de la industria y la estabilización de la economía (Cruz 2001: 52).

B - Fase de iniciación del turismo de masas (1960 – 1974)

En la década de 1960 despegó definitivamente el *desarrollo turístico masivo*. Para Cáceres (2001) la fase de iniciación de turismo de masas se prolongaría hasta 1974. Domínguez (2008) sitúa esta fase de desarrollo desde los inicios de los años sesenta hasta finales de siglo. En cambio, Cruz (2001) considera que sigue siendo la fase de transición turística. Para Cantero & Mauricio (2012) en esta primera *fase de iniciación al turismo de masas* en Canarias se desarrolla lo que considera el inicio del *turismo de primera generación*⁴ (Cantero & Mauricio 2012), la cual se prolongará hasta el inicio los ochenta. Otros autores, consideran que en esta primera fase de turismo masivo se desarrolla el turismo de segunda generación, con la introducción del turismo vacacional en la ribera mediterránea siguiendo los postulados del *fordismo*.

El turismo que se desarrolló en estos años sentará las bases del que será el actual modelo turístico masivo vacacional de sol y playa, nacido de la recuperación económica y el restablecimiento de los derechos sociales en la Europa de la postguerra. Este despertar económico fue capitalizado por la apuesta del gobierno Español de la época al impulsar las políticas económicas desarrollistas, que propiciaron la transformación y modernización económica del país. Como reflejo de este despertar turístico se publican en Las Palmas los semanarios en inglés *The Canary Islands Sun* y *Canary Islands Touring*, en 1964 y 1966 respectivamente.

En estos años se produce un gran desarrollo turístico en Las Palmas en torno a su principal recurso turístico, las playas de Las Canteras. A principios de los sesenta se abandonan definitivamente los hoteles situados en las zonas de medianías, entre ellos el emblemático hotel Santa Brígida (Gran Canaria), a la vez que se va concentrando la actividad turística en los nuevos desarrollos urbanos en las zonas costeras. Se recurre inicialmente a los emplazamientos donde ya existía una cierta infraestructura hotelera, comercial o de servicios, como ocurrió en la Playa de las Canteras o en el Puerto de la Cruz en Tenerife. Otros factores también ayudaron a este incipiente desarrollo turístico, como es la variada y atractiva oferta comercial de la ciudad que generaban los puertos francos, lo que atrajo a numerosos compradores de toda el África Occidental.

En esta década, a diferencia de la primera fase de desarrollo turístico caracterizada por su sello británico, destacar la fuerte influencia nórdica y alemana, los cuales introdujeron un nuevo tipo de alojamiento, el *extrahotelero*. Otro de las aportaciones del turismo escandinavo fue el vuelo chárter, que dentro de un paquete turístico (*package tour*) ofertaba por primera vez en un mismo producto avión, traslados y alojamiento, abaratando considerablemente los gastos del viaje. Hay dos aspectos importantes en todo este proceso de ocupación del espacio turístico: uno son los movimientos especulativos en torno a las expectativas de desarrollo turístico y,

⁴ En contra de esta opinión, el turismo de primera generación es considerado en términos generales el turismo desarrollado en la época antigua del turismo, y se corresponde con los primeros desarrollos turísticos en las costas del Canal de la Mancha.

dos, el proceso de intervención del capital inmobiliario en toda esta fase. CIES⁵ (1974) estableció tres fases, una primera hasta el año 1965, en que el desarrollo hotelero es casi exclusivamente en Las Palmas y el promotor es una persona física propietaria y explotadora del establecimiento. Una segunda fase, hasta el año 1969, destaca la construcción de apartamentos por sociedades anónimas de capital escandinavo. Una tercera fase hasta 1974 donde destaca la aparición de capital alemán y belga que construye apartamentos de alta densidad en el sur de la isla (Cáceres 2001). En las dos últimas fases primó el apartamento y los hoteles de dos y tres estrellas, producto demandado por los turistas nórdicos.

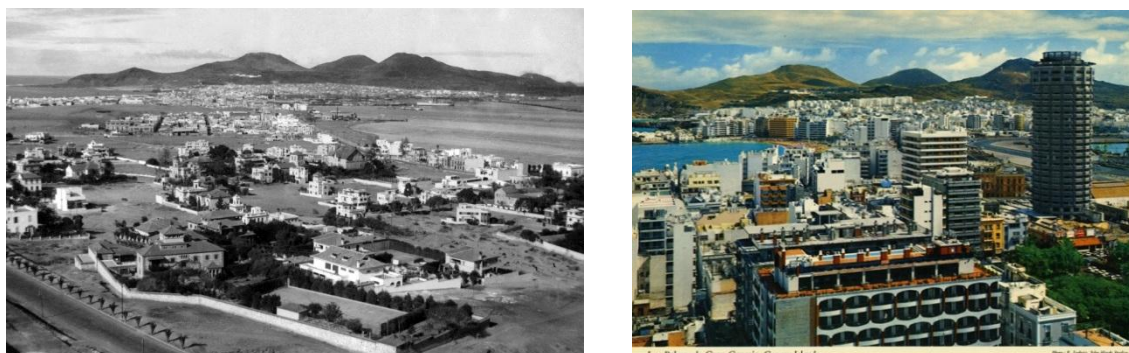
Todo este desarrollo turístico provocó una gran transformación espacial en el frente marítimo de la ciudad (Imagen 6), pasando de un frente compuesto por edificaciones de una o dos plantas a edificaciones de mayor altura en forma parabólica para evitar hacer sombra sobre la playa. Esta transformación se extendió por un área de influencia mucho mayor a la del mero frente marítimo, produciendo una gran transformación urbana en todo el istmo que une la ciudad con La Isleta⁶ (Imagen 7) cuya estructura del suelo se fue conformando en micro parcelas, factor que posteriormente supuso uno de los principales obstáculos para la renovación turística de esta zona.

Figura 6. Playa de Las Canteras



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 7. Istmo de Las Palmas (1970 – 1980)



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

⁵ Centro de Investigaciones Económica y Social.

⁶ La Isleta es una pequeña península (11 km² de superficie) situada al norte de la Isla de Gran Canaria (Islas Canarias), unida al resto de la isla por un istmo de arena

Como novedad en esta fase se comienza a tantear la posibilidad de colonizar nuevos territorios turísticos, lo que dará lugar a una profunda y acelerada transformación de todo el territorio. En la isla de Gran Canaria se apuesta decididamente por *el Sur* (Figura 10), lo que marcará un hito en el desarrollo turístico del archipiélago. El pistoletazo de salida lo dará el Conde de La Vega Grande (Alejandro del Castillo) con la adjudicación en 1962 del concurso internacional de ideas Maspalomas-Costa Canaria para el diseño de una gran urbanización turística en el sur de la isla, del cual el atelier francés S.E.T.A.P. obtuvo el primer premio Este hecho potenciará definitivamente el modelo turístico masivo en su mayor expresión, lo que consolidará definitivamente la industria turística como la primera del archipiélago (Cantero & Mauricio 2012: 28). Una vez se comienza a comercializar este nuevo e incipiente destino, la vorágine constructiva será de tal magnitud que no permitirá que se desarrolle una planificación adecuada. Este proceso urbano se inicia con la urbanización de San Agustín (Figura 11) y, en los años sucesivos se extenderá hacia el norte y el sur, en dirección a El Veril y Playa del Inglés (Figura 12).

Figura 8. **Palas Hotel (1965-1970) (Izquierda). Hotel Don Juan (1967)**



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 9. Hotel Concorde (1967) (Izquierda). Hotel Santa Catalina (1960-1970)



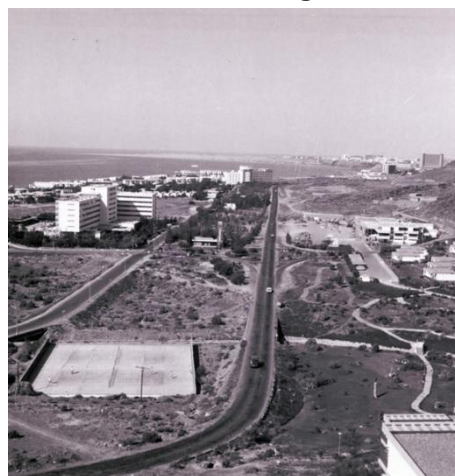
Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 10. Maspalomas (Década 1940)



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

Figura 11. Restaurante La Rotonda (Izquierda). Urbanización de San Agustín



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

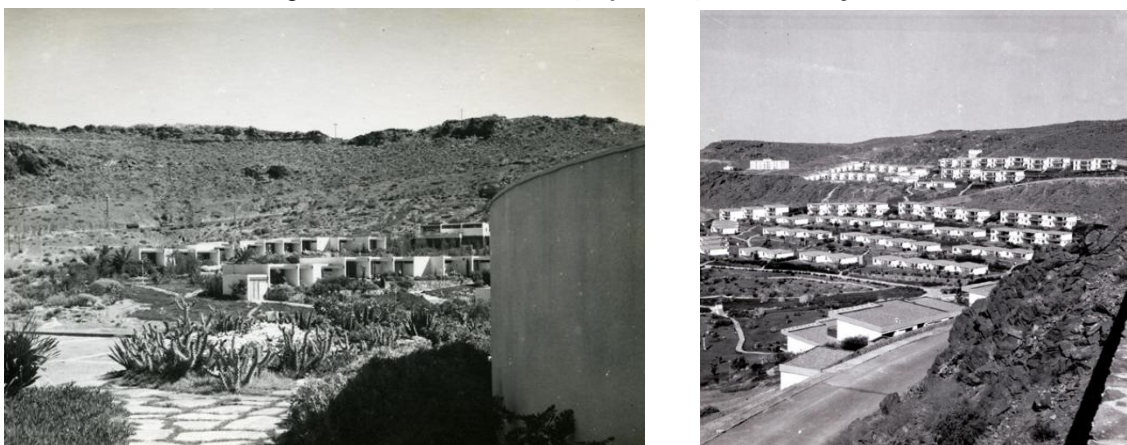
Figura 12. Urbanización de Playa del Inglés



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

Los empresarios suecos son los primeros que comienzan a edificar *el sur*. En un primer momento construyen Nueva Suecia y Rocas Rojas (Figura 13). Les seguirán los empresarios alemanes amparados en la Ley Strauss (1968-1972) (Hernández, 2007). Tampoco faltarán las inversiones de capital canario, como la sociedad *HORESA* fundada en 1957 por un grupo diverso de empresarios canarios que construirán las infraestructuras de alojamiento más emblemáticas de Maspalomas, el hotel Folías (1965) (Figura 14) y el hotel Costa Canaria, (1966), ambos en San Agustín, (Hernández, 2007). Posteriormente, financiado por Alejandro del Castillo al frente de la empresa AMURA en 1968 se construirá uno de los hoteles más lujosos de la época, el hotel Maspalomas Oasis, situado por primera vez fuera del área de San Agustín.

Figura 13. Nueva Suecia (Izquierda). Rocas Rojas



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

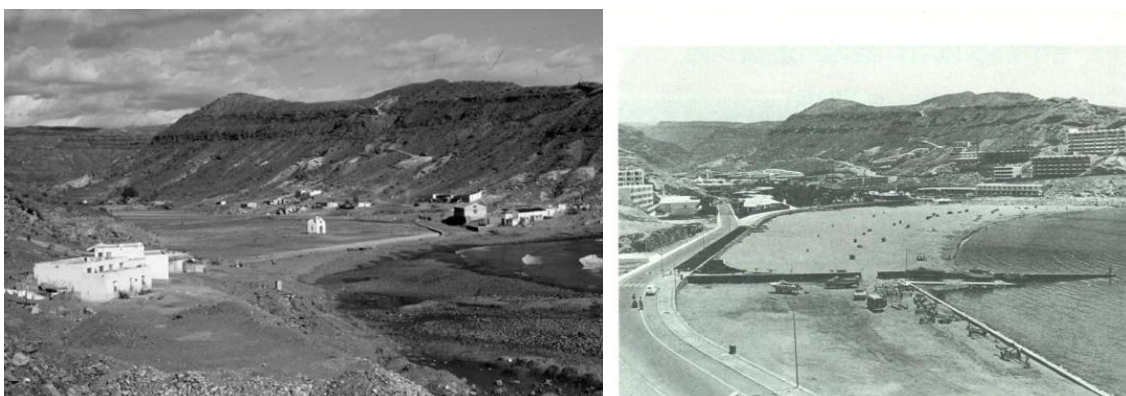
Figura 14. **Hotel Folías (1965) (Izquierda). Hotel Oasis (1968)**



Fuente: La Provincia (09/06/2011). La Provincia (30/11/2012).

En esta década se produjo un gran proceso urbanizador vinculado a elementos característicos de las ciudades vacacionales como el paseo marítimo, los grandes centros de equipamientos deportivos y comerciales y de ocio, los espacios verdes que contribuyeron a formalizar la relación playa-ciudad, y la cohesión social y física del nuevo espacio urbanizado (Domínguez, 2008). Es de destacar también el desarrollo en 1972 del centro residencial de San Fernando para dar servicios a estas infraestructuras turísticas, San Fernando. Por otro lado, comienza a desarrollarse nuevos e incipientes desarrollo turísticos, como Puerto Rico en el Oeste de la isla (Figura 15).

Figura 15. **Puerto Rico**



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC) / Desconocido.

Con el inicio de la *industria del viaje* y la comercialización masiva y estandarizada del sol comienzan a entrar en el sector turístico empresas con mayor cuota de mercado y mayor respaldo financiero. De hecho, esta época será recordada popularmente como la época del *boom turístico*, debido a que implicó una importante transformación socio-económica y territorial en las islas (Domínguez, 2008). La economía insular, pasó de exportar productos agrícolas a la exportación de servicios de ocio a nivel industrial, hecho que implicó una mejora sustancial de calidad de vida en toda la población.

Esta apuesta decidida por la colonización de nuevos territorios dará inicio al declive turístico en la ciudad de Las Palmas, que perderá su posición dominante como centro internacional de turismo. En 1970 *el Sur* superará por primera vez en camas turísticas a Las Palmas, al incorporarse este año al mercado 31.000 nuevas camas en Maspalomas. A partir de este momento, el desarrollo turístico de las islas será imparable. Durante los años sesenta se mejorarán las infraestructuras, se construirán autopistas, y se amplían las pistas de aterrizaje y las terminales aeroportuarias para acoger a la gran demanda turística. En el año 1987 la demanda sobrepasará por primera vez las capacidades de alojamiento (Cantero y Mauricio 2012).

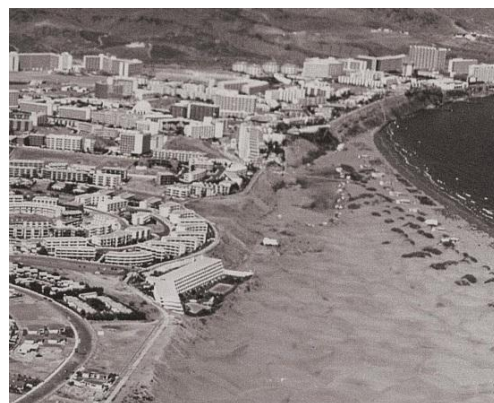
En este contexto expansivo se siguieron redactando leyes con el fin de ordenar el potente desarrollo turístico. Destaca la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, para regular las intervenciones urbanas en dichos espacios. Como apoyo a esta Ley, se fundó previamente la Empresa Nacional de Turismo, con el objetivo de potenciar la construcción de los alojamientos turísticos y todos los servicios anejos (Hernández, 2007). En 1963 se declara al Archipiélago Zona de Interés Turístico Nacional, lo que implicó que las islas recibieran fondos estatales para adecuar las infraestructuras de apoyo al turismo (Hernández, 2007). En 1962, en vistas al fuerte desarrollo turístico que vivía el archipiélago, el Gobierno de la Nación redacta el primer estudio para la planificación turística de las Islas Canarias, donde en vistas a una falta de previsión futura, advierte a las autoridades canarias de la necesidad de una planificación flexible que ordene el proceso urbanizador y evite la especulación.

Finalmente, la *crisis del petróleo de 1973*, los problemas que atrajo la Ley Strauss, y las dificultades y trabas políticas dieron lugar a la primera crisis turística del turismo de masas. Esta crisis, que se prolongó hasta 1976, paralizó muchos proyectos, y algunas zonas se convirtieron en auténticos cementerios de grúas. Muchos hoteles edificios de apartamentos y hoteles quedaron a medio construir arruinando a muchos inversores. Sin embargo, los inversores solventes que no dependían de la financiación, pudieron adquirir inmuebles a buen precio, sentando las bases del futuro desarrollo turístico (Cantero & Mauricio 2012: 38).

C - Fase de conformación del turismo de masas (1974 – 1990)

La fase de conformación del turismo de masa se caracteriza por la progresiva afirmación de un modelo turístico que será definitivo (Cáceres 2001: 34), pero que debido a la crisis de 1974 buscará la reducción de los costes de inversión y de explotación de los establecimientos turísticos en las zonas vírgenes del sur (Figura 16) donde los costes del suelo y por consiguiente de inversiones son menores. Se apuesta decididamente por el alojamiento *extrahotelero*. En la década de los 80, una vez superada la crisis, se construyen y entran en explotación gran cantidad de alojamientos turísticos, consolidando el *Sur*. A la vez se van creando los servicios complementarios necesarios.

Figura 16. Playa del Inglés

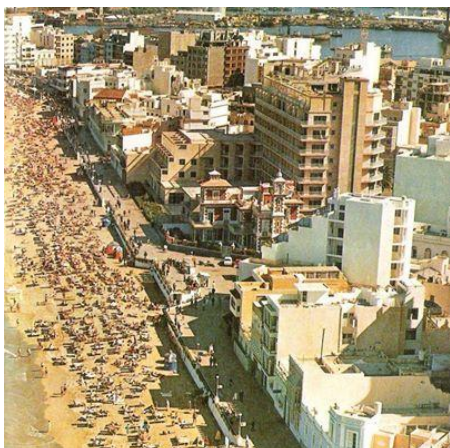


Fuente: www.maspalomasahora.com / Desconocido.

El *boom turístico* intensificará el irreversible declive turístico de la capital (Las Palmas) (Figura 17), la cual había sido hasta entonces el principal destino turístico del archipiélago. Las causas de este retroceso respondieron a diferentes factores, como las limitaciones físicas de espacio urbano del *Istmo*, una estructura de la propiedad muy atomizada, una estructura parcelaria en base a pequeñas dimensiones y falta de espacio para la instalación de nuevos equipamientos y servicios turísticos. Se trata, como expone Butler (1980), de un caso de estancamiento y declive producido por una saturación y la obsolescencia de un producto turístico que no pudo adaptarse a las nuevas necesidades del turismo de masas.

En esta época, en Maspalomas habrá un cambio sustancial en el proceso de urbanización turística, introduciendo una nueva tipología urbana de muy baja densidad siguiendo el modelo de la *ciudad jardín* de Howard. En el Campo Internacional (Figura 17) se optará por un modelo de muy baja densidad entorno a un gran campo de golf, un centro comercial y varios parques de ocio. La edificación optará por la tipologías de bungalós de máximo dos alturas. A su vez, se comienza a ocupar con pequeñas urbanizaciones cualquier espacio del territorio insular susceptible de explotación turística (Cáceres 2001: 38), principalmente en la costa oeste de la isla, entre Maspalomas y Mogán. Este será sin duda el mayor error en todo este proceso de *turistización* del litoral, lo que dio lugar a la *antropización* de casi todo el litoral sin respetar el paisaje.

Figura 17. Declive en la Playa de Las Canteras (Izquierda). Campo Internacional

Fuente: FEDAC / www.maspalomasahora.com.

Como ejemplo de toda esta vorágine constructiva, si sumamos las camas del municipio de San Bartolomé de Tirajana, (el cual no dispondrá de planeamiento general hasta el año 1996), y las del municipio de Mogán (se utilizó las normas subsidiarias aprobadas en 1987), se pasará de las 126.000 camas de los años 70 hasta las 430.000 camas actuales. El final de este periodo destaca también por la vuelta a los alojamientos de mayor categoría, primero los *apartohteles* y luego los hoteles de cuatro y cinco estrellas, introduciendo el concepto de media pensión. A principios de los años noventa, previo al inicio de la *Primera Guerra del Golfo* se produce una nueva crisis, lo que provocará una fuerte caída de turistas y una sobre oferta de plazas. Es entonces, entre 1988 y 1989, cuando el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana hace la primera moratoria suspendiendo licencias. En la década de los noventa, el Cabildo de la Isla toma la misma decisión (Cantero & Mauricio 2012, pág. 42). Estos serán los precedentes de la que será primera moratoria turística de las islas.

D - Fase de consolidación del turismo de masas (1991 – 2000)

La fase de consolidación del modelo turístico de masas en Canarias abarca desde el año 1991 hasta el año 2000 (Cáceres, 2001). Domínguez (2008) sitúa este periodo a partir de mediados de los noventa y Cruz (2001) retrocede en el tiempo para marcar el inicio de esta fase hasta la promulgación del Estatuto de Autonomía de Canarias en 1982. El inicio de esta fase de desarrollo turístico estará marcado por la Guerra del Golfo y la crisis económica que generó a principios de los noventa, dando lugar a una nueva paralización de las inversiones. Muchos empresarios canarios no pudieron hacer frente al pago de sus deudas y se vieron obligados a la quiebra. Una vez finalizado el conflicto bélico y tras graves incidentes acaecidos en otros países competidores del mediterráneo, la demanda volvería superar la oferta. En la segunda mitad de esta década se inicia una nueva etapa expansiva consolidando aún más los destinos turísticos canarios. En 1994 se pone en marcha la *Reserva de Inversiones de Canarias*, con el objetivo de fortalecer el empresario turístico local vinculado al negocio turístico (Cantero & Mauricio 2012, pág. 44). La *Reserva de Inversiones de Canarias*, se formalizó con el objetivo de estimular el esfuerzo inversor con cargo a recursos propios, es decir, la autofinanciación de las inversiones de las empresas que desarrollasen su actividad en Canarias.

A partir de mediados de esta década, cuando todo el suelo para uso turístico está ya regulado por algún documento de ordenación urbanística, se va ha tomado conciencia de la necesidad de controlar el crecimiento turístico. Y se inicia el debate de promover la renovación de las instalaciones turísticas obsoletas. Las operaciones en esta fase se centran básicamente en completar los espacios vacíos de los centros consolidados, ampliaciones y algún que otro pequeño nuevo asentamiento (Cáceres 2001, pág. 45). Destaca en esta fase las intervenciones en las zonas residenciales de servicio, como San Fernando, o El Tablero. En paralelo, se diversifica la oferta de alojamiento introduciendo nuevas formas de explotación inéditas en el archipiélago, como por ejemplo el *time-sharing*⁷, cuyo mayor exponente será Anfi del Mar (Figura 18). También se desarrollan nuevas urbanizaciones de alta calidad, adaptando el modelo *resort* implantado en destinos del Caribe, al desarrollo de hoteles de cuatro y cinco estrellas con gran calidad ambiental y estructurados entorno a espacios públicos de gran calidad. De esta forma, se introduce en Gran Canaria el modelo turístico de *tercera generación* (Cantero & Mauricio 2012), cuyo mayor exponente será la nueva urbanización de Costa Meloneras (Figuras 18 y 19), aunque sin olvidar otros emplazamientos como la nueva playa de Amadores.

Figura 18. Anfi del Mar (Izquierda). Costa Meloneras



Fuente: www.anfi.com / Desconocido.

El interés por desarrollar una nueva oferta complementaria también se intensifica. Se planifica la construcción de nuevos puertos deportivos, se construyen nuevos campos de golf y se ponen en marcha innovadoras instalaciones de talasoterapia y centros de bienestar (Cantero & Mauricio 2012: 47). Aparecen los equipamientos de nivel superior como parques temáticos, instalaciones deportivas, de salud, etc. En esta fase la oferta se presenta de forma más concentrada aumentando la dimensión de los productos turísticos. Se va produciendo una gestión unitaria y concentración de capital lo que es un síntoma de cambio. Por otro lado, crece el turismo alternativo, rural, agroturismo, de golf, de congresos, de salud, de ocio marítimo, cultural, temático, etc. (Domínguez, 2008). En esta fase se comienzan a sentar las bases de lo que será un nuevo modelo turístico masivo, el turismo *postfordista*, el cual convivirá con el modelo anterior.

La alta rentabilidad de explotación en este periodo superó con creces a las de la construcción dando lugar a un excedente que favoreció movimientos de capital para invertir en nuevos

⁷ Time-sharing: Régimen de propiedad inmobiliaria compartida. Derecho de uso de una propiedad inmobiliaria durante un periodo determinado del año.

establecimientos amparados en las ventajas fiscales que otorgaba la Reserva de Inversiones de Canarias. A partir del año 2001 el Gobierno de Canarias inicia un proceso de paralización preventiva de toda la actividad constructiva con el objeto de fijar unas directrices de ordenación del turismo para garantizar un crecimiento futuro sostenible. La alta especialización turística del archipiélago hizo que no se notara la crisis económica resultante de los atentados de Nueva York en 2001. Esto indica que Canarias se había convertido ya en un destino sólido, con una oferta cualificada capaz de resistir situaciones críticas (Domínguez, 2008).

2.4 Época contemporánea del turismo

A - Fase de estancamiento (2000 – 2010)

En el año 2000 el volumen de la demanda continuaba siendo importante, el sector turístico representaba ya el 60% de la economía del archipiélago con 10 millones de turistas extranjeros y 1,5 millones de turistas nacionales (Cáceres 2001: 47). Estos datos ponían de manifiesto el liderazgo de Canarias en turismo vacacional de sol y playa en temporada de invierno, con altos índices de ocupación durante todo año gracias a un clima suave y constante, permitiendo ofrecer un producto turístico muy competitivo. Ahora bien, a pesar de ofrecer como complemento a la oferta de sol y playa una variada oferta cultural y de ocio sigue siendo un producto estándar que no ha sido capaz de diferenciarse de otros destinos competidores. Dicho producto se ve además perjudicado por nuevos conceptos en los paquetes turísticos como el *todo incluido*.

La espada de Damocles que sigue amenazando los destinos canarios es el exceso urbanizador el cual ha ocasionado un grave deterioro ecológico y medioambiental en los ecosistemas naturales. Este hecho, sumado al mal estado de conservación de las instalaciones turísticas, el deterioro de la escena urbana y los cambios sociológicos de la demanda posicionan a muchos destinos en una posición competitiva muy desfavorable que los dirige hacia una inevitable fase de estancamiento y posterior declive. Las alarmas saltan, primero en la sociedad civil y luego en sus representantes públicos, los cuales desarrollan políticas y dictan leyes y decretos para, en primer lugar, contener las políticas expansionistas y, seguidamente, promover la recualificación de los destinos a partir de la regeneración urbana y la renovación de las instalaciones turísticas.

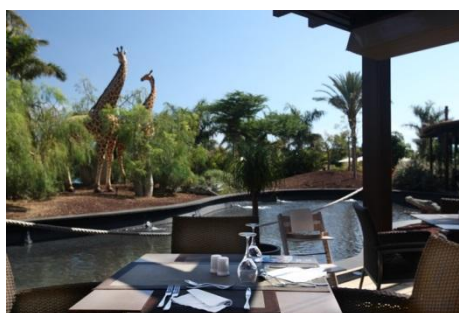
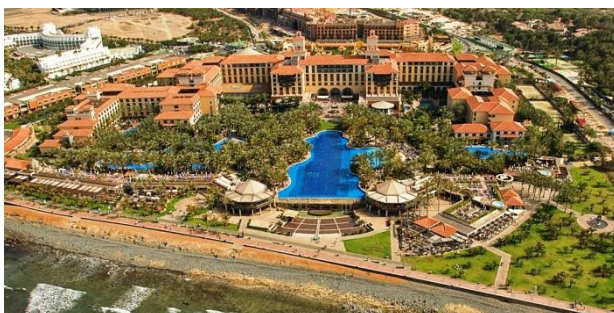
En este contexto, a principios de 2001, el Gobierno de Canarias puso en marcha la primera moratoria turística llevada a cabo en el archipiélago. De forma preventiva se paralizaron todas las construcciones turísticas, incluidas aquellas previstas en los Planes Insulares, a la espera de redactar las directrices de ordenación del turismo para Canarias. La Ley 19/2003 de 14 de Abril de *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, (GOBIERNO DE CANARIAS, 2003); y posteriormente La Ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo, (GOBIERNO DE CANARIAS, 2009).

Por otro lado, se redacta el Decreto 1/2000 del 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (GOBIERNO DE CANARIAS, 2000). El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

PIO- GC, (Cabildo de Gran Canaria, 2010) y el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria, PTEOTI-GC (Cabildo de Gran Canaria 2010b), con el objetivo de establecer unas previsiones de desarrollo territorial y turístico. Este último plan territorial se fundamenta en la ley 19/2003 de 14 de Abril de *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias* (GOBIERNO DE CANARIAS, 2003), y su posterior modificación la ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo (GOBIERNO DE CANARIAS, 2009). Además, como derivados del PTEOTI-GC, los planes territoriales parciales, PTP-8 (Cabildo de Gran Canaria 2010a) y PTP-9 (Cabildo de Gran Canaria 2011).

Es de destacar en esta fase la dimensión internacional que ya han adquirido algunas empresas turísticas de capital canario. Éstas introducen en el sur de Gran Canaria el concepto de hoteles tematizados (Figura 19), los cuales requieren de fuertes inversiones pero aseguran alta rentabilidad. Por otro lado, el tejido turístico se ha extendiendo ya por toda la geografía del archipiélago, incorporando los territorios interiores de las islas poniendo en peligro el equilibrio ecológico (Domínguez, 2007).

Figura 19. **Hotel Costa Meloneras (Izquierda). Hotel Baobab**



Fuente: www.maspalomasahora.com / Desconocido.

B - La apuesta por la renovación (a partir de 2010)

En este momento, los destinos turísticos canarios son ya una industria potente, de reconocimiento internacional que tras cincuenta años de éxito sigue revertiendo incalculables beneficios a la sociedad. Sin embargo, se enfrenta ahora a uno de los mayores retos de su historia, enfrentarse al declive mediante la reformulación de su paradigma turístico, la renovación de las instalaciones turísticas y la recuperación de los ecosistemas naturales. Actuaciones con las que deberán hacer frente a una férrea competencia y a los cambios motivacionales de la demanda.

Dentro de este contexto, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno Español, impulsó cuatro proyectos piloto para la recualificación de los principales destinos turísticos costeros maduros (DTCM) del país. Estos cuatro proyectos piloto se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas de actuación del Plan del Turismo Español 2008-2012, el cual se engloba en la estrategia del Plan de Turismo Horizonte Español (PTHE) 2020, y se amparaba financieramente con el Decreto 1916/2008, de 21 de noviembre, por el que se regula la iniciativa de renovación en destinos maduros. A este

plan se le da continuidad en la actualidad con el Plan Nacional Integral de Turismo (PNIT) 2012-2015. Uno de estos cuatro proyectos pilotos corresponde al destino Maspalomas-Costa Canaria, donde a 3 de noviembre de 2008 se firmó un convenio de colaboración entre el instituto de turismo de España (Turespaña), la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana para la rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas. Para acometer tal empresa, se creó al igual que en el resto de proyectos piloto un consorcio para coordinar la rehabilitación de las infraestructuras de este destino, el Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria.

Dentro de las directrices de la *Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local* (MMA, 2009), relacionada con el modelo urbano y los instrumentos urbanísticos, se intentó impulsar un nuevo modelo turístico más competitivo y sostenible a largo plazo, controlando la presión sobre el territorio, los recursos naturales y el paisaje, diversificando los modelos económicos locales y apostando por la transformación cualitativa de la actividad turística. En la reciente *Ley 8/2013, de 26 de junio de 2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*, se expresa que para la recuperación económica y la reconversión del sector inmobiliario y de la construcción es necesario apostar por un modelo urbano menos expansivo y más centrado en la rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

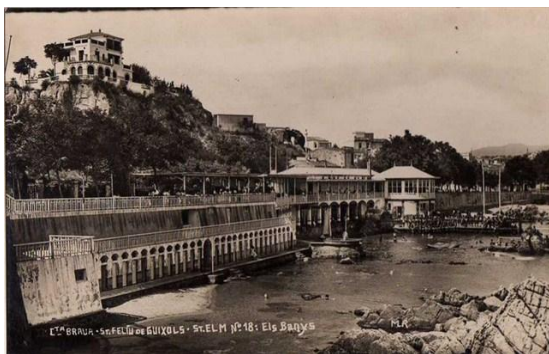
3. Costa Brava: desarrollo turístico, contexto socioeconómico y transformación territorial

3.1 Baños de mar y veraneo en la época antigua del turismo en Catalunya (1870-1945)

Debemos remontarnos al último tercio del siglo XIX para encontrar las primeras prácticas de baños de mar en la Costa Brava. La población pionera fue Sant Feliu de Guixols, uno de los puertos históricos e industriales más importantes del litoral catalán donde se establecieron unas primeras casetas de baños y, hacia 1895, se construyó un auténtico balneario de mar conocido como “los baños de Baldomero”. En paralelo, la nueva alineación de las casas en el frente marítimo sirvió para configurar un primer paseo y en 1914 se urbanizaron los jardines Juli Garreta al lado de la playa. En esa época Sant Feliu se consideraba ya un centro de veraneo en la costa de levante que sirvió de estímulo para que un hacendado de Barcelona, Pere Rius i Calvet, adquiriera el balneario citado y parte de la montaña de Sant Elm, un promontorio al lado del mar para establecer en 1919 los elegantes Baños de San Telmo. La instalación atrajo a la burguesía acomodada de la zona de Girona y las prácticas deportivas y culturales se añadieron a las funciones de carácter terapéutico que habían caracterizado inicialmente los baños de mar. El lugar se fue convirtiendo en un centro de ocio que formaba parte de una operación mayor, urbanizar la montaña de Sant Elm como un suburbio jardín por parte de la *Sociedad Urbanización y Baños de Sant Telmo* a lo largo de la década de 1920. Si

bien el hacendado Rius situó su residencia veraniega la promoción no acabó de prosperar⁸. Pero esto no fue inconveniente para que en una guía de principios de 1950 dedicada a la Costa Brava, el periodista Néstor Luján considerara Sant Feliu como una ciudad residencial y veraniega sumamente acogedora (Figura 20).

Figura 20. Los baños de San Telmo y la urbanización en el promontorio de Sant Elm de Sant Feliu de Guíxols. Imágenes de los años 30



Fuente: Colección particular.

El proceso seguido por la población de Sant Feliu en la Costa Brava contiene buena parte de los componentes que distinguen la época antigua del turismo en Catalunya. Con particularidades propias en las distintas zonas que componen su litoral, el modelo de ocupación del territorio litoral vinculado al disfrute del mar y a sus usos médicos y terapéuticos no estuvo relacionado con la llegada de un turismo foráneo, bien fuera peninsular o europeo, tal como sucedió, por ejemplo, en los enclaves balnearios de la zona del Cantábrico español o en el caso estudiado de Canarias. En Catalunya, la aproximación al mar y la creación de los primeros núcleos de baños se llevó a cabo por parte de la población interna, mayormente urbana y tuvo desde los inicios un tono interclasista, aunque, como veremos, con una segregación social y espacial evidente. Esta apreciación es importante y ha sido puesta en relieve por diversos estudios que han demostrado como el descubrimiento del ocio marítimo en la costa catalana estuvo marcado por una notoria afluencia de las clases populares. Ello propició la construcción de unas estructuras ligeras y efímeras en forma de casetas e instalaciones de baños que puntearon buena parte del litoral de la ciudad de Barcelona y de su costa inmediata ya desde mediados del siglo XIX (Barbaza, 1988, vol II, pág. 261-263).

Un factor clave en la extensión popular de estas prácticas fueron las principales líneas ferroviarias que recorren todavía en paralelo el litoral barcelonés. Asimismo, favorecieron el surgimiento de núcleos balnearios para las élites como es el caso de la población de *Caldes d'Estrac*, situada a 35 Km de Barcelona, un enclave generado espontáneamente alrededor del primer balneario a partir de casas unifamiliares alineadas a la vía del tren. Con el tiempo, *Caldes d'Estrac* se fue constituyendo en una urbanización de veraneo de la burguesía de Barcelona con todos los ingredientes distintivos de su clase, es decir, los baños, el casino y los

⁸ El estudio más completo sobre los baños de mar en Catalunya es el de Mercè Tatjer (2012). La importancia de *Sant Feliu de Guíxols* como enclave pionero ha sido también destacado por Ricard Pié en el volumen de *Arquitectura del Sol_Sunland Architecture* (2002).

paseos del Mar y de los Ingleses. Fue uno de los enclaves iniciales de suburbio jardín, que más tarde proliferaron a lo largo de la costa catalana (Franquesa, 2008).

De esta forma, se fue creando un territorio marítimo en Cataluña que, como se ha comentado, se diferenció por ser de uso autóctono y socialmente transversal, por lo que se asemeja a otros casos europeos con un desarrollo social industrial y urbano. En esta etapa, más que de un turista se debe hablar de un ciudadano que ha diversificado las prácticas socioculturales en relación a su tiempo de ocio, y esto le permite conquistar nuevos territorios de su entorno. No ha de extrañar que la ocupación del litoral fuera más intensiva en la costa cercana a Barcelona si bien en el transcurso de las primeras décadas del siglo pasado van a surgir nuevos núcleos costeros, tanto en la actual Costa Brava como en la costa de Tarragona.

Esto remite a otro factor característico para la definición de esta época antigua del turismo en Catalunya y es el fenómeno del veraneo. Trabajos recientes han analizado la importancia creciente entre las clases altas de la práctica de estancias largas durante los meses de verano en segundas residencias y, por tanto, de su repercusión territorial a efectos del desarrollo urbanístico seguido por un número importante de poblaciones catalanas. La tradición de *veranear* empieza a mediados del siglo XIX, se practica por parte de la burguesía barcelonesa y también de otras ciudades de la geografía catalana la cual coloniza inicialmente un territorio rural, de montaña y, un poco más tarde, de línea de costa (Soler, M. (ed.), 2011).

Sin ninguna duda, un buen número de poblaciones cercanas a Barcelona crecieron de forma ostensible a causa de las extensiones creadas por la segunda residencia. Un buen ejemplo es el pueblo de Argentona –en la comarca del Maresme–, elegido por la alta burguesía de Barcelona como uno de sus lugares de veraneo preferidos, pero todavía alejado de la línea de costa alrededor de 6 km. Cuando a los enclaves *clásicos* en zonas de montaña se añadieron los de costa la segunda residencia empezó a colonizar zonas concretas del litoral y se formaron destinos de veraneo de mar de forma estable. Al lado de las instalaciones balnearias, las casetas y otras estructuras, la urbanización asociada a la segunda residencia burguesa fue el modelo de ocupación territorial con mayor trascendencia en la costa catalana durante la época antigua del turismo.

Las formas de crecimiento urbanas a partir de la segunda residencia se manifestaron en forma de extensiones, ensanches y, finalmente, con la adopción del modelo de ciudad jardín. Los enclaves privilegiados establecieron una primera geografía costera que va a condicionar más tarde la estructura territorial de la época moderna del turismo, al menos en la primera fase de su evolución. Pero, además, hay un hecho comprobable por su continuidad temporal y es la presencia predominante de la segunda residencia de baja densidad en todo el litoral catalán, factor que actualmente es el máximo responsable de la urbanización dispersa en toda esta zona.

La proliferación, pues, de la segunda residencia confirma el peso de la demanda interna ya mencionada y permite confirmar la existencia de un turismo de élite, tal como ha sido denominado por la mayor parte de los autores que han definido la etapa inicial del ciclo de vida de los destinos turísticos. Entre los primeros enclaves de la Costa Brava destaca el núcleo de la Fosca, en el municipio de Palamós, uno de los lugares más apreciados por la burguesía gerundense desde principios del siglo XX. A diferencia de las costas de Barcelona y Tarragona,

bien conectadas por el ferrocarril, la Costa Brava tuvo una mayor dificultad de acceso debido a la inexistencia de línea férrea. Esto supuso una mayor segregación social a la vez que incrementó sus valores de calidad paisajística cosa que redundará, un poco más tarde, en su distinción como destino turístico.

Llegado a este punto, es interesante hacer mención de otro de los elementos característicos del desarrollo de una arquitectura genuinamente turística como es la construcción de los primeros hoteles. A diferencia de otros territorios costeros, en el litoral catalán los hoteles no sobresalieron ni en cantidad ni calidad, salvo en algunas excepciones. Fueron, más bien, establecimientos de pequeña escala, familiares y que solían compartir el espacio con las viviendas de segunda residencia. Nuevamente, el caso de la Fosca en la Costa Brava es paradigmático en este sentido: en 1912 se había inaugurado un primer hotel que estimuló la formación de una auténtica colonia veraniega y, a mediados de la década de los veinte se proyectó el gran Hotel Miramar, a modo de las grandes infraestructuras turísticas de alto nivel típicas de otros destinos. El proyecto fracasó y, finalmente, en 1934 se construyó el hotel Rocafosca, de escala familiar (Figura 21).

Figura 21. Hoteles y chalets en la Playa de la Fosca, Palamós, en 1929 (Izquierda). Playa de Llafranc en una imagen publicada en 1951



Fuente: Gaspar-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / Luján, N., 1951.

En la década de 1920 el modelo urbanístico que se impone para la tipología de segunda residencia es la ciudad jardín o, de manera más precisa, el suburbio jardín. La diferencia substancial con los otros modelos de ocupación es que parte de un proyecto inicial que articula la propuesta y engloba, además del tipo de vivienda unifamiliar con jardín, espacios abiertos y equipamientos. Como bien ha indicado Franquesa (2011), la idea de comunidad estaba implícita en este tipo de operaciones, por lo que distinguió a las promociones de vivienda burguesa dotacional del territorio litoral con fines de veraneo.

En todo el litoral catalán se fueron distribuyendo suburbios jardín pero fue especialmente en la Costa Brava donde se manifestaron con mayor intensidad. La validez del modelo se impuso para la urbanización de terrenos rurales y naturales con una buena elección de los mejores enclaves geográficos para convertirlos en zonas residenciales de baja densidad destinadas a las clases altas. Actualmente, algunas estas zonas han conservado internamente sus rasgos iniciales aunque se han visto rodeadas con el tiempo por una alta densidad y diversidad de

tipos de ocupación. Detrás de los proyectos de suburbio jardín hay importantes promotores locales que reconocían los valores de paisaje del entorno y querían emular el carácter exclusivo de los enclaves de la Costa Azul o, también, de la costa californiana.

Algunos de los proyectos previstos no llegaron a realizarse o solo parcialmente pero entre todos ellos destaca la urbanización de *S'Agaró*, en el municipio actual de *Castell-Platja d'Aro* a partir de 1923. Se la reconoce como un ejemplo destacado de la arquitectura novecentista catalana que tuvo como artífice a Rafael Masó, uno de los mejores arquitectos gerundenses del momento. Masó optó por un estilo de raíz tradicional, un tipismo que toma nombre propio, el *estilo S'Agaró*, con la voluntad de crear unos referentes visuales que otorgaran sentido de colectividad y fueran expresión de una cultura propia. Estos referentes se difundieron luego con éxito por toda la costa catalana. Es interesante la evolución de *S'Agaró* en la década de los años 30 ya que, en paralelo a la colonia de la burguesía propietaria de las casas ajardinadas en parcelas en torno a 5000 m² de superficie, apareció la necesidad de transformar el lugar en un centro de turismo internacional, con actividades culturales y deportivas. Fue entonces cuando se inauguró el hotel de mayor categoría de la Costa Brava, *l'Hostal* de la Gavina (Tarrús y Comadira, 2007; 115-125).

Es obligado comparar *S'Agaró* con el único ejemplo que estuvo a su altura, la urbanización Terramar en Sitges, en la costa de Barcelona, desde 1917. Fue un modelo igualmente de casas unifamiliares de propiedad de la burguesía de Barcelona y de los núcleos industriales de Sabadell y Terrassa, pero que incluyó desde el principio un gran hotel con piscina, campo de golf e, incluso, un autódromo, con una tipología de servicios que acercó el núcleo de Terramar, más que ningún otro caso de la costa catalana, a las grandes infraestructuras hoteleras de otras zonas turísticas en España y Europa (Figura 22).

Figura 22. **Vista panorámica de S'Agaró en 1929 (Izquierda). Hotel Terramar, en Sitges, construido en 1934**

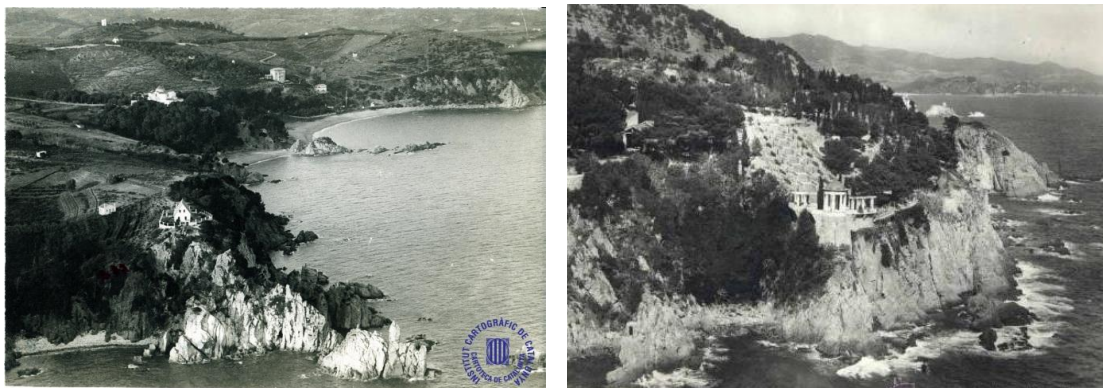


Fuente: Gaspar-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / <http://elsitgesdabans.blogspot.com.es>.

Coetáneo al desarrollo de los suburbios jardín la Costa Brava se vio poblada también de grandes mansiones aisladas y de jardines botánicos hechos de acuerdo con las pautas de belleza y orden del gusto novecentista imperante en la época. Entre ellos, destaca el jardín de Santa Clotilde en Lloret, de Nicolau M. Rubió i Tudurí en 1919, así como el actual jardín botánico de Mar i Murtra, en Blanes, del arquitecto Josep Goday, en 1921. Es relevante destacar como estos lugares creados en la primera fase del turismo, en la actualidad han

devenido elementos importantes en la preservación de la calidad paisajística de la Costa Brava (Figura 23).

Figura 23. **Mansiones de veraneo en la punta de S'Agüia en Blanes en una imagen de 1929 (Izquierda). Jardín de Mar i Murtra en Blanes**



Fuente: Gaspar-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / Colección particular.

Todo esto nos conduce a la creación de la Costa Brava como destino turístico. En efecto, el nombre que se popularizó para distinguir a la costa de Girona fue invento de un periodista, Ferran Agulló, quien en 1908 publicó esta denominación a raíz de una excursión llevada a cabo en la zona de Blanes. En la identificación de los valores del paisaje quedaba implícita la primera mirada turística sobre el territorio. Esta observación simbólica, en palabras de Antón (1998, pág. 19), formaba parte del descubrimiento del mediterráneo, donde se incluía también Mallorca, y pronto se convirtió en objetivo de las primeras políticas turísticas que empezaron a difundir estos lugares como posibles destinos internacionales. Desde Barcelona y a través de su oficina turística, la *Sociedad de Atracción de Forasteros*, se capitalizó buena parte de las estrategias de difusión y se acabó de consolidar la denominación de Costa Brava. Más tarde, en 1935 se creó el Patronato de la Costa Brava por parte de la Generalitat de Catalunya con el propósito de llevar a cabo iniciativas para atraer el público extranjero (Vidal-Casellas, 2012). A pesar de estos primeros esfuerzos, la atracción de visitantes foráneos fue más bien discreta pero sirvió para modelar una imagen basada en las cualidades únicas del patrimonio natural de la Costa Brava que se utilizó como reclamo en la etapa posterior del turismo de masas. (Figura 24).

Al mismo tiempo, el propio territorio tomaba conciencia de su potencial turístico al que tanto contribuían los enclaves selectos de las clases altas. Uno de los efectos de esta primera colonización de la Costa Brava fue la mecanización del transporte público por carretera. La Costa Brava quedaba lejos de la red ferroviaria principal y la mayoría de carreteras eran secundarias o vecinales con una estructura de conexión perpendicular que, desde la carretera estatal de la N-II, llegaban hasta los núcleos de población en el litoral. Solo Sant Feliu de Guixols y Palamós tenían ferrocarriles de vía estrecha que permitían la conexión directa con Girona, los cuales habían surgido por las necesidades de transporte que generaba el tránsito comercial de los dos puertos industriales. La topografía accidentada del terreno condicionaba fuertemente la estructura de accesibilidad al territorio, hecho que se propuso paliar el Plan

General de Obras Públicas de la Generalitat de 1935 al incluir a parte de las carreteras de la Costa Brava en el apartado de comunicaciones de interés turístico que debían modernizarse.

Figura 24. **Cartel y folletos publicitarios de la Costa Brava. Década de 1930**



Fuente: *Exposició 75 aniversari (...)*, 2011.

El ferrocarril de vía estrecha empezó a tener un uso estacional ligado al veraneo de la burguesía de Gerona pero, en propiedad, las carencias de accesibilidad fueron cubiertas por las primeras líneas de autobuses creadas expresamente para conectar las poblaciones y las nuevas urbanizaciones, con una implantación muy estacional. Entre otros aspectos, favorecieron la creación de itinerarios en trayectos cortos y locales, vinculados a espacios naturales y a patrimonio cultural; se incidía, así, en la idea del recorrido como una de las prácticas turísticas más recurrentes. Los autobuses de transporte colectivo generaron un impacto decisivo en la expansión de la movilidad de personas y, hasta los años sesenta, fueron, juntamente con el ferrocarril, los medios de transporte más solicitados y populares para acceder a la costa —la empresa local SARFA de autocares de línea, fundada el 1921 en Palafrugell fue la más importante de la zona. En paralelo, la irrupción del automóvil privado como modo de transporte de las élites empezó a poner las bases de una nueva accesibilidad, desvinculada del modelo lineal que ofrecía el tren en otras zonas, y promovió una penetración territorial más extensiva que va a tener su desarrollo indiscutible en la etapa siguiente de turismo (Figura 25).

Figura 25. **Ferrocarril secundario y automóvil en Palamós. 1926 (Izquierda). Autobús de la empresa SARFA de Palafrugell. Década 1930**



Fuente: Cuyàs-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / SARFA.

3.2 Época moderna del turismo. La conversión de la Costa Brava en un enclave internacional del turismo de masas.

A - Primeras estrategias ante un turismo de nuevo signo (1946-1960)

Entre los estudiosos de la historia del turismo existe consenso en afirmar que el ciclo bélico de la guerra civil en España y la Segunda Guerra Mundial frenó el desarrollo del turismo español que se había manifestado de forma creciente a lo largo de la década de los 30. Las prácticas anteriores quedaron interrumpidas y lo que surgió a continuación se asentó sobre unas nuevas pautas socioeconómicas y de comportamiento cultural. El estado del bienestar instaurado en Europa y el ocio considerado como derecho social tienen como efecto uno de los fenómenos más distintivos del siglo XX, el turismo de masas.

Como bien señala Antón, el turismo de masas se convierte en la forma dominante de construir la experiencia turística (Antón, 1998: 21). Podemos afirmar que del binomio *sol y mar*, característico de la etapa antigua del turismo, se pasa al de *sol y playa* y, por tanto, con la incorporación de una lectura renovada de lo que debía ser el tiempo de ocio y las prácticas recreativas. Esta nueva etapa del turismo ha sido largamente tratada en sus aspectos esenciales pero quizá hay un rasgo relevante no demasiado considerado para entender mejor el éxito de las zonas turísticas dominantes en el mapa mundial a partir de los años 60 y es la composición demográfica joven de los europeos; los menores de 25 años eran un 40% de la población, por lo que configuraban una corriente turística amante de las concentraciones y el bullicio. Esta apreciación inteligente aparecía en el primer Informe sobre la Costa Brava ya en 1965 y se puede dilucidar que perfiló el carácter, tanto desde una perspectiva cuantitativa como cualitativa de los grandes destinos turísticos en sus inicios, como fue el caso de la Costa Brava (Informe, 1965).

Después de la guerra civil española, la ocupación de la costa catalana a partir de usos lúdicos y de disfrute del mar siguió perpetuando la segregación social creada en la etapa anterior. La popularización del ocio en el mar conseguida durante los años anteriores se mantuvo sobre

todo en las áreas cercanas a Barcelona, mientras que las urbanizaciones de las clases altas se expandieron y sirvieron para que en el caso de Terramar, en Sitges, el arquitecto José Antonio Coderch ensayara un modelo de casa de vacaciones con referentes marineros –patios, porches, toldos a rayas, remos, etc.- que ha tenido larga duración (Garnica, 2003). Por su parte, S'Agaró ganó en un estilo más señorial y grandilocuente respecto a su etapa inicial, esta vez de la mano del arquitecto Francesc Falguera.

A lo largo de los años cincuenta empieza a desarrollarse una primera fase incipiente del turismo de masas en la Costa Brava. La proximidad a la frontera con el resto de Europa facilitó una primera entrada de flujo turístico compuesta básicamente por ciudadanos franceses que buscaban unas mejores condiciones climáticas, seducidos por el bajo coste de la vida en España. Estos movimientos son detectados en algunos de los estudios más importantes que se hacen ya entonces sobre la Costa Brava y que auguran un crecimiento exponencial del fenómeno del turismo⁹. Ello se ve respaldado por la imagen de destino creada en décadas anteriores y que la lectura de artistas e intelectuales que lo visitan no hace más que corroborar. Se asiste, así, a la construcción diferencial de las cualidades del conjunto de poblaciones que conforman la Costa Brava, con el núcleo de Tossa de Mar como lugar destacado de artistas – ya descubierto por el turismo alemán en los años 30, como cita Barbaza (1988, vol. 2: 265-266)- o, también, el Cadaqués de Salvador Dalí, verdadera colonia internacional que luego va a ser el escenario preferido de la *gauche divine* de Barcelona a finales de los 50 (Garnica, 2003: 110).

Figura 26. **Primeros Hoteles construidos en la Costa Brava (Izquierda). Hotel Cristina en Santa Cristina d'Aro y Hotel Marian en Roses**



Fuente: Colección particular.

La necesidad de cubrir esta primera demanda turística favorece lo que algunos autores han denominado, de forma bastante elocuente, un *turismo fordista artesanal* (Grijalvo, 2012, citando Mundet, 1998), es decir, unas prácticas que en plena etapa *fordista* se van a manifestar en toda su amplitud pero que, en estos primeros años, son el producto de una primera reacción de soluciones localistas que se concretan en los primeros hoteles, básicamente de capital autóctono, tanto local como de origen barcelonés. Si bien en algunos casos la fórmula fue transformar edificaciones anteriores –antiguas masías convertidas en alojamiento o salas de

⁹ Es obligado citar aquí el estudio de la geógrafa Yvette Barzaba, *El paisatge humà de la Costa Brava* (1966), obra de referencia para cualquier análisis de la historia del turismo en la Costa Brava hasta mediados de la década de 1960.

baile-, la mayoría fueron hoteles de nueva construcción con una localización en el centro de los núcleos de población y también cercanos a la línea de costa configurando así, una primera línea de mar. Es significativo ver como algunos de estos hoteles se van a convertir en elementos de identidad en las distintas poblaciones de la Costa Brava y que, algunos de ellos debidamente actualizados han llegado hasta nuestros días. Estos establecimientos de pequeña escala, en contacto directo con su entorno, son producto de una primera inversión en el territorio que lidera la transformación imparable de los núcleos de población de la Costa Brava, los cuales van a ser claves en la articulación de los crecimientos de la etapa inmediatamente siguiente del desarrollo turístico (Figura 26).

B - El despliegue del turismo de masas (1960-1974)

Se entra en la etapa más relevante y de mayor interés para entender la evolución del turismo de masas en el mediterráneo occidental. España deviene un espacio turístico de primer orden, el espacio de ocio de la Europa industrial, y, paulatinamente, el turismo se convierte en un elemento estructural tanto del desarrollo económico como del cambio territorial profundo que vive el país. Es la etapa *fordista* del turismo.

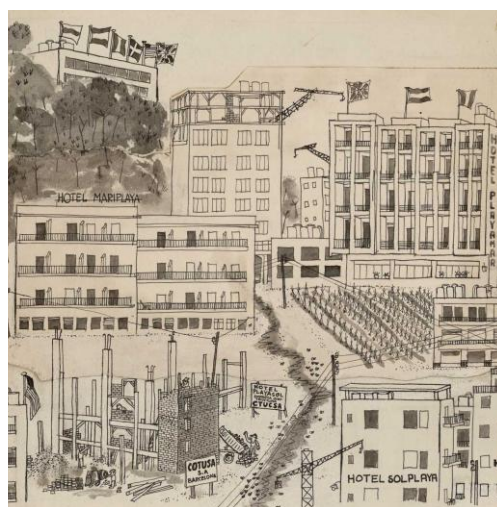
La demanda turística en la costa catalana de este período es, básicamente, de procedencia europea pero con el tiempo, va a compartir espacio con una demanda interna creciente, de carácter metropolitano. Su progresión al alza va a estar en relación al incremento de población en el área de Barcelona y, en consecuencia, a un poder adquisitivo mayor en el conjunto de la sociedad. En el lapso de tiempo que distingue esta etapa de despegue se asiste a una cierta especialización de turismos a lo largo de la costa mediterránea, de tal modo que el turismo desenfadado de Ibiza contrasta con el de la *jet-society* en la Costa del Sol (Antón, 1998: 24). En cambio, en la Costa Brava, el peso del veraneo autóctono de origen metropolitano va a ser un rasgo distintivo de la zona hasta el presente por lo que un turismo de carácter más nocturno y festivo va a convivir con el de perfil familiar.

Como ha sido avanzado, la implantación del turismo en la Costa Brava mantuvo una relación directa con los núcleos de población existentes los cuales van a ver alterada substancialmente su economía tradicional: a las actividades pesqueras, comerciales e industriales se va a imponer la actividad turística. La demanda masiva y estacional acelera la creación de infraestructuras en forma de hoteles de mayores dimensiones, a los que se añaden otras tipologías como los edificios de apartamentos y campings, muy ligados en principio éstos últimos a un público interno, y casas de segunda residencia que pronto van a estructurarse en forma de nuevas urbanizaciones. Los estudios hechos al respecto de la dotación de infraestructura hotelera en esos años indican que en el año 1966, 1/3 parte de los hoteles edificadas en España se concentraban en las provincias de Gerona y de Barcelona; entre 1960 y 1975 se llegó a construir el 75% de la oferta hotelera hasta 1980 (Palomeque, 1988). Los datos en la escala municipal son igualmente indicativos del fuerte impacto del fenómeno turístico: en Roses, los 5 establecimientos hoteleros de 1935 se habían multiplicado en 1964 hasta 48 establecimientos, entre hoteles, bares y chiringuitos (Grijalvo, 2012).

La transformación del litoral era ya imparable y empezaba a prefigurar un continuo urbano desde Portbou a Blanes, tal como había anticipado Barbaza a mediados de los 60. Resulta

interesante citar como el Informe elaborado en 1965 sobre la Costa Brava¹⁰ afirmaba que se estaba viviendo un desarrollo nuevo sin precedentes en ningún otro país y se auguraba estar solo al inicio de un proceso que iba a crecer más con la entrada de grupos inversionistas que tenían el apoyo de la banca europea. Ello es evidente si se tiene en cuenta que el turismo era el motor que permitía extraer fuertes beneficios de las rentas urbanas del suelo por lo que la demanda de terrenos había convertido el negocio inmobiliario en uno de los mayores acicates de la obtención de riqueza. En convivencia con la entrada de capital foráneo, proliferaban los pequeños inversores que atomizaban en exceso la industria turística y, por tanto, impedían toda posibilidad de planteamiento orgánico y coherente (Figura 27).

Figura 27. Edificio de apartamentos en Palamós. Fotografía de 1968 (Izquierda). Dibujo satírico de Cesc sobre la construcción en la Costa Brava. 1963¹¹



Fuente: SACE-Institut Cartogràfic de Catalunya / Biblioteca de Catalunya.

La situación creada por el negocio del suelo fue una de las causas de la ocupación territorial acelerada, con una planificación débil y fragmentada, y con un fuerte componente de especulación como mecanismo que suele acompañar el desarrollo turístico (Cals, 1988). Así se analizaba ya a mediados de la década de los 60 por los autores más críticos que denunciaban el crecimiento desordenado que obtenía las plusvalías gracias a la inexistencia de un planeamiento real a escala regional. La situación de descontrol que se vivía en la costa catalana contrastaba con el modelo que se estaba aplicando en la costa francesa de Languedoc-Rousillon desde 1961, donde se preveía la ordenación urbanística de 180 km de costa¹². Además, existía como referente histórico el modelo que habían elaborado los arquitectos del GATCPAC en 1931 para las playas de Castelldefels, cerca de Barcelona, un

¹⁰ El *Informe sobre la Costa Brava* de 1965, había sido redactado por la Comisión Provincial de Urbanismo y Arquitectura de Gerona e iba firmado por los responsables de Urbanismo de la provincia, Josep Claret y Juli Esteban. El espíritu crítico del Informe se puso aún más de relieve cuando se publicó su contenido principal en los números 64 y 65 de la revista *Cuadernos de Arquitectura* en 1966.

¹¹ El dibujante Francesc Vía i Rufas, Cesc, colaboró en distintas publicaciones sobre la Costa Brava durante los años 60 y sus dibujos adoptaron un tono entre la sátira y la denuncia.

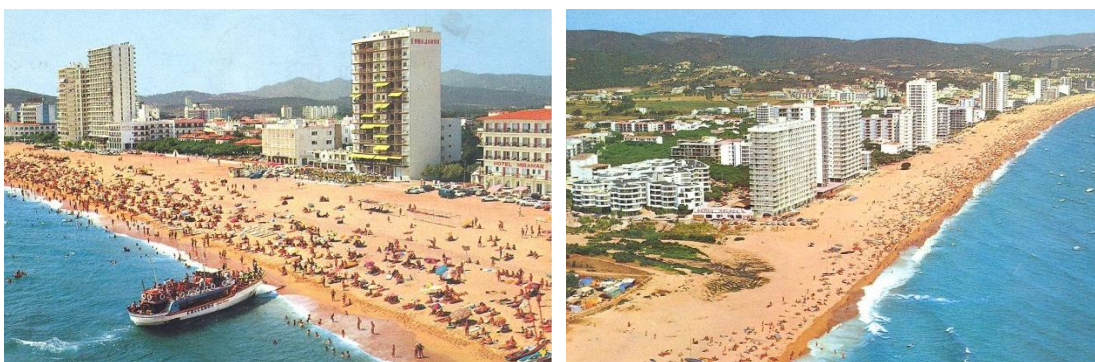
¹² La planificación de Languedoc-Rousillon así como la descripción de las tipologías arquitectónicas previstas para la creación de esta nueva región turística estuvo a cargo del arquitecto griego Georges Candilis. En 1973 la editorial de Barcelona Gustavo Gili publicó su obra *Arquitectura y urbanismo del turismo de masas*.

proyecto no realizado de ordenación territorial dirigido a la consecución del reposo de las masas, la denominada *Ciutat de Repós i de Vacances*, de acuerdo con los preceptos del Movimiento Moderno.

Por otro lado, la Ley del Suelo de 1956 había tenido un efecto inmediato en la aprobación de los primeros planes generales en los municipios de la costa. Los diferentes autores que han tratado el tema coinciden en valorar que la Ley tomó como punto de partida el modelo de la ciudad jardín para los futuros crecimientos, con una densidad de edificación decreciente en función de la proximidad al núcleo urbano. Pero la previsión en el planeamiento de estas zonas concéntricas que incluía una importante dotación de suelo de reserva urbana se vio claramente superada, como explica de manera ejemplar Fernando de Terán, por una interpretación abusiva de la legislación que derivó en una fuerte densificación de la edificabilidad del casco urbano y en una *suburbanización* extensiva de parcelaciones y urbanizaciones que no siempre partían de un plan parcial aprobado (Terán, 2003: 139). Un proceso especulativo que hizo de la Ley del suelo un puro trámite, a la que se superpuso la prioridad del desarrollo económico a cualquier precio y en la que los planes parciales fueron el instrumento jurídico utilizado para implementar cualquier operación de carácter especulativo (Pié, 2004: 54).

De manera general, la estructura de ocupación urbana que prevaleció en todos los municipios de la Costa Brava se concretó en el crecimiento en alturas en las primeras líneas de mar – hoteles y servicios como comercios y restauración, básicamente-, la congestión de los núcleos históricos, seguido por la formación y extensión de las *mallas urbanas* –donde predominan los apartamentos- y, finalmente, las urbanizaciones de segunda residencia unifamiliar dispersa que solo se relacionan con el núcleo urbano a través de la carretera que les proporciona el acceso¹³. En el primer caso, la presencia de las barreras construidas delante de la costa se comprueba en la mayoría de municipios, desde Blanes a Roses, con un buen representante en *Platja d'Aro*, un centro turístico de rápido crecimiento no vinculado a la existencia de un municipio costero anterior (Figura 28).

Figura 28. El crecimiento de la primera línea en *Platja d'Aro* a través de las postales turísticas. Década de 1960

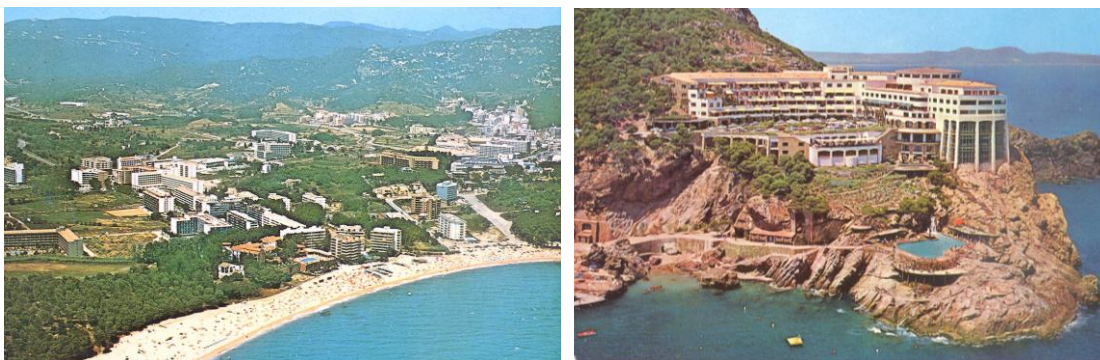


Fuente: Colección particular.

¹³ La descripción de esta estructura ha tomado como referencia el estudio de Cals (1988) así como en el concepto de *mallas urbanas* de Ramos (2013).

Los conjuntos de apartamentos fueron más característicos en la urbanización de tantas calas y playas pequeñas en proximidad a los núcleos con mayor afluencia turística, de igual manera que hicieron los hoteles de mayor escala, en algunos casos, propiedad de cadenas hoteleras de capital barcelonés. En el estudio de Barbaza (1988: 370-372) se argumenta el importante peso del capital regional en la Costa Brava a finales de los años 60 con ejemplos notables como fue la construcción del hotel de gran lujo Cap Sa Sal en Begur. La urbanización de segunda residencia eligió distintas ubicaciones y empezó a escalar terrenos montañosos a distancia de las primeras líneas; es donde el crecimiento en forma extensiva a través de la figura de planes parciales que modificaban las directrices de los planes generales se lleva a cabo de una manera más notoria. Estas diversas tipologías de ocupación, juntamente con los distintos tipos arquitectónicos iban conformando la idiosincrasia del paisaje turístico de sol y playa y eran, como apunta Pié (2004) la materialización de la crisis especulativa que se instaló en la Costa Brava a partir de finales de los años sesenta (Figuras 29 y 30).

Figura 29. **Propaganda de apartamentos de alquiler de *Fincas Lloret* en la Playa de Fanals, Lloret, a finales de los 70 (Izquierda). Hotel Cap Sa Sal, Begur**



Fuente: Colección particular.

Un ejemplo mayor e intensivo de este proceso urbanizador descrito es Empuriabrava, en el golfo de Roses, dentro del municipio de *Castelló d'Empúries*, una de las marinas residenciales mayores en el mundo. Su promotor fue una sociedad de propietarios locales y empresarios del país que empezaron a urbanizar el sector antes que fuera aprobado en 1967 el plan parcial por parte del municipio (Figura 30).

La especulación del suelo tuvo su paralelo en la proliferación de una arquitectura turística sin calidad; nuevamente en palabras de Ricard Pié, una arquitectura vergonzante. El modelo de ciudad jardín, popularizado y desvirtuado en su carácter elitista original, da como resultado una ocupación territorial de tipo extensivo donde el espacio libre privado se ha convertido en pura anécdota. Calificado ya entonces como folklorismo mal entendido, se levantan voces que demandaban su sustitución por los valores de la arquitectura contemporánea que era la única que desde hacía tiempo planteaba soluciones para la vivienda colectiva y los espacios comunitarios (Correa, 1966). La relación con el entorno era un aspecto también clave en las nuevas propuestas, es decir, la búsqueda de continuidad entre el paisaje natural y el espacio interior, la estrecha relación de las viviendas con el medio natural –adaptación a la pendiente a través de la sección transversal-, la importancia de las vistas, terrazas ajardinadas y directas

desde el exterior, etc. Estos eran los aspectos clave que aportaba la arquitectura racionalista (Roel, 2010).

Figura 30. **Estado inicial de la urbanización de Santa Margarida en Roses, 1965**
(Izquierda). Urbanización de Empuriabrava a inicios de los 60



Fuente: SACE-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

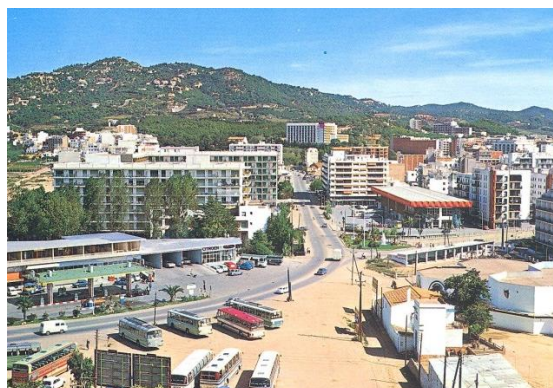
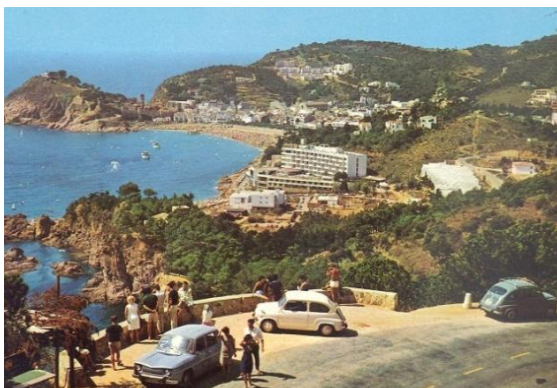
Hay algunos ejemplos carismáticos que demuestran la aplicación de estos preceptos deudores del Movimiento Moderno y que, últimamente, se han reivindicado como las aportaciones más interesantes de la arquitectura turística en el conjunto de la costa catalana en esta primera etapa de despegue. Destacan el proyecto no realizado de Torre Valentina de José A. Coderch, de 1958, en *Sant Antoni de Calonge*, y, fuera de la Costa Brava, la urbanización llevada a cabo por Antoni Bonet Castellana en el *Cap de Salou*, en la Costa de Tarragona, entre 1960 y 1964 e, incluso, obras de otros arquitectos poco conocidos que han sido recuperados recientemente.

Finalmente, los cambios en la estructura de accesibilidad a la Costa Brava van a ser claves en la expansión turística a partir de esta etapa. La infraestructura que vendrá a marcar para siempre el sistema de accesos y de localización de actividades es la construcción de la autopista del Mediterráneo, la actual Ap-7. El potencial económico basado en el movimiento de personas y capitales que comportaba la actividad turística motivó que el Banco Mundial alertara en 1962 de la necesidad de construir una única autopista en España que recorriera el litoral levantino pero con un orden de preferencia, el tramo desde Barcelona hasta la frontera francesa. El creciente índice de motorización en Europa por aquellas fechas indica la penetración del automóvil como modo de transporte hegemónico para una clase media en ascensión. Las obras de la Ap-7 se iniciaron a finales de aquella década de acuerdo con la prelación establecida y con el convencimiento que la implantación de una infraestructura de alta capacidad en régimen de concesión solo podía ser construida en las regiones que concentraban un mayor dinamismo económico (Navas, 2008: 210-216) (Figura 31).

La autopista del Mediterráneo trajo la necesidad de modernizar la red de carreteras secundarias de la Costa Brava. El Plan de Accesos a la Costa Brava, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas en 1971, previó la mejora de una serie de vías a partir de los enlaces de la autopista. Se trataba de una estructura *en pinta*, ya que reforzaba la

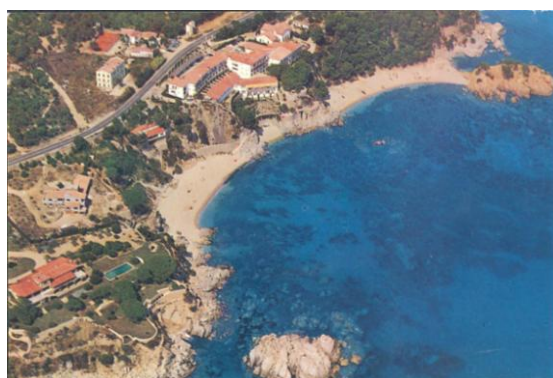
perpendicularidad de los accesos –tal como había conformado anteriormente la carretera estatal N-II- y trasladaba a la vía de alta capacidad los desplazamientos que se generaban entre las poblaciones de la costa. El modelo propuesto, con todas sus carencias, no evitó la saturación de la red más local entre núcleos a la vez que tuvo un efecto inductor claro en la estructura de localización de los crecimientos urbanísticos (Vergés, 2004:164-175) (Figura 32).

Figura 31. El automóvil privado en Tossa de Mar a finales de los 60 (Izquierda). Estación de autobuses de Lloret de Mar en la década de los 70



Fuente: Colección particular.

Figura 32. Establecimientos hoteleros ubicados en relación a la red viaria. El hotel Olympic en Lloret, y el Comtat de Sant Jordi en Calonge. Imágenes de los años 70



Fuente: Colección particular.

La Ap-7 favoreció la aceleración del negocio turístico de masas, de la presencia cada vez más influyente de los tour operadores y de sus paquetes turísticos que diseñaban productos turísticos cada vez más estandarizados y homogéneos e intervenían directamente en la promoción inmobiliaria. El éxito, pues, de los tour operadores dependió en buena medida del desarrollo de los nuevos modos de transporte, de los vuelos chárter, y, especialmente, de la apertura de líneas de autobuses entre ciudades europeas y diversos núcleos de la Costa Brava, como Lloret de Mar, Tossa, Estartit y Roses. Entre las poblaciones citadas, Lloret es el caso más paradigmático: de enclave de turismo familiar se convierte en el símbolo del turismo de masas, internacional y de bajo coste (Faura, 2014).

El consumo masivo de viajes turísticos realizados en autocares que recorrían la Ap-7, emulando los aviones chárter siguió creciendo de manera ostensible a lo largo de los años 80 (Palomeque, 1988; Cals, 1988: 629). Los efectos inmediatos que tuvo la autopista sobre el desarrollo turístico no los tuvo, en cambio, el aeropuerto de Girona, abierto en 1967, con una repercusión más tardía y ligada, sobretodo, a la instauración de líneas *low cost* a inicios de nuestro siglo. Sin duda, la vía de alta capacidad sigue siendo todavía el gran colector de la movilidad turística en España.

C - Conformación y consolidación del turismo de masas (1975-2000)

En el ciclo de vida de los destinos turísticos esta etapa se caracteriza por una mayor complejidad resultado de la evolución seguida por el turismo de masas y por cambios en las coyunturas socioeconómicas a nivel internacional. Por un lado, sirvió para afirmar un modelo que parecía ya definitivo en sus componentes esenciales; el monopolio que ejerce el turismo de masas en la economía española está fuera de toda duda, más en un momento en el que los procesos de desindustrialización están cambiando los modelos de producción en la Europa occidental. Ahora bien, ya desde la primera crisis del petróleo el freno a la tendencia alcista que hasta ese momento había imperado en el sector turístico sirve de alerta ante posibles dinámicas negativas que pueden afectar decididamente al sector de negocio. Por otro lado, se observan los primeros signos de agotamiento y estancamiento de este modelo turístico, agravado, en el caso de la Costa Brava, por su fuerte estacionalidad estival y que se manifiesta en enclaves concretos, especialmente, en los que la sobresaturación y descontrol urbanístico han favorecido más la degradación de los lugares. En paralelo, unas nuevas pautas en la demanda turística ponen en evidencia que el modelo de *sol y playa* ha incurrido en la contradicción de crear nuevos imaginarios con identidad reconocible mundialmente pero, a la vez, ha dinamitado el valor cultural y natural de aquellos paisajes que habían sido el elemento esencial en la creación de los destinos turísticos, como fue el caso de la Costa Brava.

La urgencia de exponer críticamente el proceso seguido hasta entonces e invertir tendencias se manifestó en el primer Debate Costa Brava que tuvo lugar en el año 1976. Los responsables del evento, sensibles al proceso de destrucción del litoral¹⁴, denunciaron los efectos de la gestión urbanística llevada a cabo durante la dictadura franquista y su propósito de obtención del máximo beneficio de las rentas del suelo que había impuesto como norma la legalización de actuaciones al margen del planeamiento aprobado. El restablecimiento de la democracia en España y la consiguiente reforma de la estructura administrativa del estado con las transferencias de las competencias de turismo y planeamiento urbanístico y territorial a las comunidades autónomas, abrían nuevas esperanzas para poder corregir los excesos del descontrol urbanístico implícito en el desarrollo de esta zona turística donde la proliferación de urbanizaciones, en palabras de Juli Esteban en el Debate, no había creado ciudad.

Habían, pues, una serie de imperativos que se impusieron cumplir las nuevas directrices urbanísticas en marcha como fue la reducción de alturas en la primera línea, la previsión de equipamientos públicos, la protección de núcleos históricos, etc., todas ellas destinadas a paliar

¹⁴ El *Debat Costa Brava* de 1976 tuvo como redactores Joan Cals y Narcís-Jordi Aragó. Se basó en los trabajos hechos pocos años antes por parte de un colectivo entre los que destacaron Benet Cervera, Maria Assumpció Alonso y Juli Esteban. Una buena interpretación se halla en Cals (1988) y en la edición del nuevo *Debat Costa Brava* del año 2004.

las carencias manifiestas en las poblaciones costeras y la falta de continuidad de sus tejidos urbanizados. Asimismo, se intentaron proteger las áreas rurales y el entorno paisajístico para preservar la calidad medioambiental y la identidad de los lugares.

La consecuencia fue la aprobación de una nueva generación de planes generales de ordenación urbana por parte de los ayuntamientos democráticos. Pero si es cierto, como defiende Cals (1988), que el nuevo planeamiento era técnicamente superior al precedente y atendía a mejorar las condiciones de vida y entorno de las poblaciones, la fragmentación planificadora en la escala municipal sesgó la posibilidad de planes intermunicipales. Éstos hubieran sido el instrumento más adecuado para propiciar una visión imprescindible a escala regional sin la cual no era posible abordar las problemáticas principales que afectaban y todavía afectan a la Costa Brava como destino turístico (Pié, 2004: 55-57).

Un hito que explica muy bien el cambio acontecido en aquel momento es la declaración de zona protegida en la zona de los *Aiguamolls de l'Empordà*. Después de más de una década de decidida lucha popular contra la urbanización del que tenía que ser el complejo turístico de mayor superficie en España, las marismas en el golfo de Roses fueron protegidas con la figura de Parque Natural de Interés Nacional por parte de la Generalitat de Catalunya en 1983. La sensibilidad medioambiental empezaba a actuar como un vector importante en la política urbanística del país y, con posterioridad a esta primera declaración de protección del litoral siguieron otras que ampliaron los espacios naturales y agrícolas de la Costa Brava (Sargatal, 2004).

Pero a pesar de la introducción de estas nuevas políticas territoriales, las décadas de los 80 y los 90 no pararon en absoluto el crecimiento extensivo de la urbanización. Al contrario, en la etapa inicial del largo ciclo que derivó en la burbuja inmobiliaria a finales del siglo XX, se asiste a una presión sin parangón para la obtención de rentas sobre el territorio, que en toda la costa catalana se manifiesta de manera notoria con la construcción de urbanizaciones de segunda residencia unifamiliar; en muchos casos, son las urbanizaciones de montaña con vistas al mar en las periferias de los municipios. Ello sucede en la Costa Brava pero también en la Costa Dorada, en Tarragona, y va a traer como resultado un gran consumo del suelo en la gran mayoría de la periferia de los municipios. La entrada en la etapa *postfordista* del ciclo de vida del turismo se beneficia de una extensión generalizada de su práctica entre la población española que ve la posibilidad de adquirir residencia de veraneo en propiedad. Se trata, básicamente, como se ha dicho, de población autóctona, catalana –básicamente, del área metropolitana de Barcelona– y española, pero también europeos en edad de jubilación que adquieren propiedades atraídos por las buenas condiciones climáticas del litoral mediterráneo, en comparación con sus países de origen.

Este proceso fue severamente observado por Joan Cals ya en la década de los 80 cuando afirmaba que de la política urbanística durante la primera década de la etapa democrática no podía hacerse un balance satisfactorio. En primer lugar, porque las crisis económicas desde la década de los setenta habían incidido negativamente en el sector hotelero de la Costa Brava –afectando a la no modernización de las instalaciones a causa de un uso estacional riguroso– pero que, en términos generales, el sector turístico había resistido bien las crisis gracias al aumento exponencial de la segunda residencia y de las actividades recreativas de distinto signo. Se puede añadir, citando a Pié, que la oferta masiva de vivienda unifamiliar, mantenida a

lo largo de las últimas décadas, ha facilitado la transformación de la economía turística en segunda residencia y, por tanto, el crecimiento de una industria de la construcción dedicada en buena medida a la producción inmobiliaria especulativa. En este sentido, pues, el autor suscribe la opinión expresada por Cals casi 20 años antes al calificar el balance urbanístico de las últimas décadas de contradictorio (Pié, 2004: 60-61) (Figura 33).

Figura 33. El territorio de Calella de Palafrugell en la Costa Brava central. Imagen aérea de 1989



Fuente: Jordi Todó/Tavisa.

En consecuencia, el modelo turístico de la Costa Brava y, por extensión, de toda la costa catalana, ha tomado la deriva mencionada que ha provocado una ocupación territorial de baja densidad con dependencia del planeamiento en la escala municipal. De todos modos, y a partir de la década de los 90, se ha asistido a una reacción por parte de lo que podíamos denominar el negocio más genuinamente turístico con una reconversión importante de los establecimientos hoteleros. En algunos casos, ha servido para cambiar radicalmente la imagen y de calidad de servicio de los hoteles construidos en la primera época del turismo de masas. Hay diferentes ejemplos en esta línea, los cuales, además de incrementar su dotación en el número de plazas, han tematizado claramente su oferta al transformarse en spa, centros de convenciones, referencias en gastronomía, etc. Un tipo de hoteles que quieren seguir siendo elementos básicos en la identidad diferencial de las poblaciones que componen el destino de la Costa Brava y adaptarse a un tipo de demanda diversificada.

Se asiste, igualmente, a una mayor incidencia de los productos de tour operador que promueven hoteles mayores a 200-300 plazas de capacidad; son los llamados hoteles-club, o incluso, resorts, instalaciones pensadas para que el turista invierta su tiempo en ellos sin salir al exterior. Aunque es cierto que en la Costa Brava el modelo resort no ha tenido demasiada implantación y se ha incentivado más los atractivos inherentes que ofrecen las condiciones de hábitat en las poblaciones a lo largo del litoral. En otro orden de cosas, los viajes aéreos *low cost* liderados por el aeropuerto de Girona-Costa Brava han estimulado una afluencia creciente del turismo internacional tematizado en la oferta popularmente conocida como *sun, sea and sex*, con municipios especializados en este tipo de producto.

Finalmente, los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992 tuvieron una repercusión remarcable sobre la zona turística de la Costa Brava en el ámbito de mejora de ciertos espacios públicos, en contacto con los valores del paisaje de ciertos emplazamientos. La llegada de la llama olímpica a la ciudad grecorromana de Empúries motivó una de las intervenciones de urbanismo del paisaje más interesantes, la creación de un paseo marítimo y el acondicionamiento de la playa entre *Sant Martí de Empúries* y la Escala. Los valores de calidad paisajística y medioambiental del proyecto fueron un punto de partida para otras intervenciones en el litoral catalán. Además, los municipios, a partir de nuevos planes de ordenación, llevaron a cabo ordenaciones interesantes en los paseos marítimos, muchos de ellos peatonalizados, y acciones de mejora de las playas que han conducido a un incremento de calidad del producto turístico tradicional (espacios públicos, control de la calidad del agua de mar para el baño, etc.). No hay que olvidar que el turismo de la Costa Brava tiene un fuerte componente de público doméstico que, a pesar de su fidelidad al turismo litoral, ha hecho una ocupación mayor del territorio interior de las comarcas costeras, el denominado Empordà, el cual goza de un aprecio social y cultural muy elevado entre la clase media y alta catalana.

3.3 *Época contemporánea del turismo. La Costa Brava a debate*

Una nueva edición del Debate Costa Brava celebrado en el año 2004 da las claves para comprender la complejidad de la problemática a la que se enfrenta este destino turístico a principios del nuevo siglo. Desde entonces ha transcurrido una década pero los elementos de discusión y reflexión que se expusieron en el Debate por voces autorizadas procedentes de distintas disciplinas siguen siendo perfectamente vigentes y, más actualizados, si cabe, han sido expuestos en diversos artículos que componen este número monográfico de la revista ACE dedicado al turismo.

Brevemente, el último Debate Costa Brava comparte con el anterior la preocupación por los efectos negativos del crecimiento turístico que se han mantenido en el tiempo y que pueden llevar a hipotecar de manera irreversible el futuro de este importante tramo de litoral catalán. El mismo subtítulo del evento, *Un futur sostenible* (un futuro sostenible), marcó de manera clara el enfoque del encuentro así como los conceptos que definían las diferentes sesiones con títulos tan elocuentes como territorio escaso, paisaje frágil, déficits, riesgos y final de etapa del modelo turístico.

En la conclusión se imponía un salto cualitativo que implicaba replantear el futuro de la Costa Brava desde perspectivas diversas pero integradas en un proyecto global a escala regional que

afectase a toda la zona que forma parte del destino turístico. Su evolución histórica ha configurado unas dinámicas específicas entre las lógicas de rendimiento económico ligadas al tiempo de ocio y la transformación del territorio que, si bien han creado efectos negativos evidentes también ofrecen nuevas oportunidades. Entre éstas, considerar que la Costa Brava es un sistema territorial que interacciona con una realidad sociocultural y económica condicionada por su posición geográfica en el sur de Europa, por la influencia de ciudades importantes a su alrededor –Girona, Figueres– y, especialmente, por la presencia del área metropolitana de Barcelona.

Cada vez más, diferentes autores procedentes de distintos ámbitos de estudio sostienen que la tendencia de futuro de la Costa Brava va a ser convertirse en una zona eminentemente urbana, un lugar de primera residencia por lo que el imperativo de *hacer ciudad*, en palabras de Pié, va a ser ineludible. Aprender de las mejores experiencias municipales en la intervención del espacio público y del paisaje urbano, del respeto medioambiental, a la vez que repensar las infraestructuras de comunicación y de localización de las actividades (Vergés, 2004) puede ser un buen punto de partida para una gestión inteligente de un territorio que va tomando una deriva muy distinta de la especialización impuesta por el turismo de masas.

Además, hay la cuestión del modelo de turismo de nueva generación. Salvador Antón, entre otros, ha explicado los ingredientes esenciales que configuran en estos momentos el nuevo comportamiento de la demanda turística, de signo más heterogéneo y exigente, que busca unos productos en los que la categoría de sol y playa no suponga excluir nuevos tipos de experiencias turísticas. La inclusión de estas experiencias como alternativas atractivas deben aportar valor añadido a un modelo largamente predominante y que ha servido para imprimir carácter propio a la zona mediterránea del continente europeo (Antón, 1998). En este sentido, es importante no perder de vista que la Costa Brava sigue siendo un destino turístico apreciado. La intervención de la administración pública es clave en este proceso y, en estos momentos, ya ofrece algunas acciones interesantes que se enmarcan en este cambio de paradigma. Un buen ejemplo es la nueva marca *Costa Brava–Pirineu de Girona*, en la que la puesta en valor de la diversidad paisajística de una geografía que aúna mar y montaña juntamente con el patrimonio cultural de todo tipo, constituye una alternativa real para romper los estereotipos reduccionistas del modelo sol y playa pero sin renunciar a él. El propósito no es otro que buscar una posición en un mercado turístico global y cada vez más competitivo pero que ha demostrado, en estos últimos años, una buena resistencia a las crisis económicas vigentes (Figura 34).

Finalmente, y en este monográfico está presente en diversos artículos, existe el reto de intervenir en las mallas turísticas consolidadas, es decir, en las ciudades o centros turísticos que evolucionaron a lo largo de las décadas de mayor crecimiento del turismo de masas y que conformaron unas soluciones urbanísticas juntamente con distintas formas de habitar que no coinciden con lo que denominamos ciudades convencionales. El reconocimiento a su especificidad *patrimonial* recuperando los valores originales que pasan, en muchos casos, por un equilibrio entre edificación y naturaleza, visible igualmente en las formas de ocupación y en la arquitectura, puede ser un buen punto de partida para las políticas que de manera efectiva se proponen actuar sobre el territorio urbanizado por el turismo.

Figura 34. El territorio de S'Aragó y el municipio de Calonge (Izquierda). Imágenes actuales de la Web *Costa Brava-Pirineu de Girona*



Fuente: <http://es.costabrava.org/>.

4. Conclusión

La tabla que exponemos a continuación (Tabla 1) pretende ser una síntesis del análisis comparativo realizado entre los dos destinos turísticos, Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava. Se ha aplicado en los dos casos el mismo patrón de fases de desarrollo histórico el cual, en términos generales, suscriben la mayoría de autores que han estudiado el turismo como fenómeno. Estas fases o épocas permiten distinguir un primer momento inicial, ligado a un turismo de carácter exclusivo, que es reemplazado por la denominada época moderna del turismo masivo, cuando el modelo vacacional de sol y playa se erige como el paradigma que otorga una mayor identidad a los dos destinos objeto de nuestro estudio. La superación, en un tercer momento, de esta época conlleva el surgimiento de unas nuevas dinámicas las cuales, a la vez que consolidan definitivamente el modelo entrañan su obsolescencia y la búsqueda de nuevas alternativas, tanto de regeneración territorial como de repercusión positiva en el sector económico del turismo.

Ahora bien, la coincidencia en estas tres épocas no oculta que Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava son dos destinos con personalidad propia que a lo largo de su desarrollo tuvieron factores diferenciales que deben ponerse en relieve. La potencia del modelo sol y playa, a partir de la década de 1960, no tiene porqué disminuir la importancia de los orígenes del turismo en cada lugar, orígenes marcados por el fuerte carácter de turismo internacional en el caso de Canarias, y el peso de la actividad de veraneo de la población autóctona en el caso de la Costa Brava. Esto afectó de manera evidente a las formas de ocupación del territorio e influenció las distintas estrategias que se pusieron en marcha en los inicios de la creación de los destinos y de la promoción turística realizada por parte de los dos territorios. Es decir, dos maneras de pensar el reto del turismo desde contextos geográficos y socioeconómicos muy distantes pero que empezaban a compartir objetivos comunes.

La importancia otorgada al conocimiento de la evolución temporal permite introducir otros factores de identidad relativos a su memoria histórica. Las instalaciones hoteleras en Canarias a las que se añadió la tipología *extrahotelera* tienen una densidad y un recorrido en la transformación del territorio que no es comparable con el caso catalán, donde la interacción

establecida con un sistema territorial complejo, de signo metropolitano y soportado por una infraestructura lineal de alta capacidad como es el corredor mediterráneo ha intensificado la urbanización de segunda residencia de baja densidad. En cierta manera, y a pesar de la diversidad de factores compartidos en los procesos de consumo del territorio –especialmente, en relación a la búsqueda de máximo beneficio del negocio inmobiliario y la especulación que llevó implícita-, los dos destinos no han hecho más que profundizar en el carácter que los definió desde finales del siglo XIX. Y esto, a pesar del tono de producto estándar y homogéneo del turismo de masas.

Ello nos lleva afirmar la importancia de reconocer la especificidad de cada uno los destinos turísticos al margen de la etiqueta de turismo vacacional de sol y playa. Si Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava convergen ahora en la necesidad de reinventar el modelo, en la regeneración urbana, la protección medioambiental, la preservación de la calidad paisajística, una propuesta estratégica puede ser el reconocimiento de la entidad histórica forjada a lo largo del dilatado periodo del ciclo de vida de cada destino, como un instrumento interesante a la hora de aplicar políticas renovadas a nivel territorial.

Tabla 1. Comparativa de dos modelos turísticos en España

Etapa	COSTA CANARIA	COSTA BRAVA
Época antigua del turismo (finales XVIII-1945)	<p>Período exploratorio del turismo (s. XVIII-XIX)</p> <p><i>Prototurismo</i>, los primeros exploradores. Turismo británico a través de las rutas comerciales. Imagen exótica de la isla.</p> <p>Inicio del turismo y creación de destino (finales XIX-1945)</p> <p>Primeros <i>Health Resorts</i>. Instalaciones hoteleras para la élite mundial. Turismo de invierno de baños de mar. Cruceros y primera aviación. Promoción Turística interna desde 1910. El eslogan <i>Continente en miniatura</i>. Hermanos Martín F. de la Torre, la identidad cultural canaria. Inicio del <i>Pueblo Canario</i>.</p>	<p>Baños de mar en Catalunya (mediados s XIX)</p> <p>Ocio y veraneo autóctono. Clases populares y clases acomodadas. Primeros enclaves balnearios de litoral.</p> <p>Veraneo de costa y creación de destino (1890-1936)</p> <p>Burguesía autóctona. Modelo de ocupación de ciudad-jardín y grandes mansiones. Autocares de línea y primeros automóviles de acceso a los núcleos costeros, Promoción Turística interna, denominación <i>Costa Brava</i> desde 1908. Descubrimiento por parte de la intelectualidad europea. Tossa y Cadaqués.</p>
Época moderna del turismo (1946-1990)	<p>Restablecimiento del turismo (1946-1960)</p> <p>Arquitectura vernácula, estilo canario. Vuelos chárter de origen sueco.</p> <p>Inicio del turismo de masas. (1960-1974)</p> <p>Concentración hotelera en ciudades, Las Palmas y Puerto de la Cruz. Concurso Internacional de Maspalomas. Introducción de sociedades anónimas de capital escandinavo y alemán. Tipología de alojamiento <i>extrahotelero</i>, Apartamentos alta densidad al sur de las islas. Crítica al modelo. Estudio de 1962.</p> <p>Conformación turismo de masas (1974-1990)</p> <p>Reafirmación de un modelo turístico internacional de invierno.</p>	<p>Etapas preliminar del turismo (1946-1960)</p> <p>Inicio turismo europeo, estacional de verano. Hoteles promovidos por capital catalán.</p> <p>Inicio del turismo de masas. (1960 -1974)</p> <p>Inicio turismo autóctono y metropolitano. Crecimiento de los núcleos históricos (Lloret) y creación de nuevos enclaves (Platja d'Aro). Efectos Ley del Suelo 1956. Planes Generales Municipales. Entrada inversión europea. Tour operadores y productos turísticos estándar. Crítica al modelo: Informe Costa Brava, 1965.</p> <p>Conformación turismo de masas (1974-1990)</p> <p>Crecimiento exponencial del turismo autóctono.</p>

	<p>Primeras urbanizaciones turísticas de baja densidad.</p> <p>Aumento del producto turístico, grandes instalaciones y diversidad de servicios.</p> <p>Boom turístico en todo el territorio insular.</p> <p>Consolidación turismo de masas (1990-2000)</p> <p>Saturación y obsolescencia del modelo.</p> <p>Estímulos a la inversión empresarial local.</p> <p>Resorts y urbanizaciones de alta calidad.</p> <p>Introducción del <i>time-sharing</i>.</p> <p>Ley de Moratoria Turística, paralización de las licencias.</p>	<p>Autopista del Mediterráneo, el gran colector turístico.</p> <p>Informe Costa Brava, 1976</p> <p>Desde 1980, competencias turísticas autonómicas en turismo y planeamiento.</p> <p>Boom constructivo de la segunda residencia.</p> <p>Consolidación turismo de masas (1990-2000)</p> <p>Saturación y agotamiento del modelo.</p> <p>Problemática de la fuerte estacionalidad.</p> <p>Degradación espacial; efectos baja densidad.</p> <p>Reconversión hotelera, diversidad y calidad.</p> <p>Especialización en turismo europeo <i>low cost</i>.</p>
Época contemporánea del turismo (a partir de 2000)	<p>Alternativas al modelo sol y playa</p> <p>Reinvención del modelo: reequilibrar el exceso urbanizador; regeneración urbana, renovación instalaciones turísticas y protección del paisaje</p> <p>Planes de reconversión (Plan Horizonte Turismo Español, 2020, etc.)</p>	<p>Alternativas al modelo sol y playa</p> <p>Nuevo modelo de turismo, diversificado tematizado y alternativo al sol y playa.</p> <p>Marca Costa Brava–Pirineu de Girona.</p> <p>Reinvención del modelo: preservación medioambiental. Patrimonio cultural y natural.</p> <p>Patrimonio rural.</p> <p>Reconversión urbana de primera residencia.</p>

Bibliografía

ANTON CLAVÉ, Salvador (1998): *La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística*. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 32: 17-43, 1998.

BARBAZA, Yvette. *El paisatge humà de Costa Brava*. Barcelona, Edicions 62. 1988. 2 vols.

CALS, Joan. *Apèndix: Vint anys després d'“El Paisatge humà de la Costa Brava”*. En BARBAZA, Yvette. *El paisatge humà de Costa Brava*. Barcelona, Edicions 62. 1988. 2 vols. pp. 625-648.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2003), *Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, PIO-GC*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2010a), *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-8*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2011), *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-9*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2010b), *Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo, PTEOTI-GC*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2010c), *Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, PTE-21*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2011), *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-9*.

CÁCERES MORALES, Eduardo (2002). *Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias*. V.A. Impresores S.A.

CANTERO LLEÓ, Marta y MAURICIO, Jose Carlos. *Canarias ¿líder turístico?* Madrid, Fundación Centro de Estudios Canarios, 2001. 345p.

CIES. *Introducción a un estudio socioeconómico del turismo en la Provincia de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria. Caja Insular de Ahorros de Canarias, 1974.

CORREA, Federico. *Consideraciones visuales sobre la ciudad-jardín*. Cuadernos de Arquitectura, (64): 20-25, 1966. Cuadernos de arquitectura y urbanismo, el turismo en la costa. Barcelona, (64-65). 1966.

CRUZ, A. (2001): "*El siglo del turismo en Gran Canaria (1900-2000)*". Fundación Mapfre Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria.

DOMÍNGUEZ MÚJICA, Josefina. *El modelo turístico de Canarias*. Etudes Caribéennes, 9-10, Abril 2008.

FAURA, Ramon. *L'Hotel Anabel com a símptoma. L'evolució del turisme a Lloret de Mar, 1905-1975*. En: Congrés Internacional Territoris del Turisme. L'imaginari turístic i la construcció del paisatge contemporani (1º, 2014, Girona, España). Actas preliminares, Universitat de Girona, 2014, pp. 595-606.

FRANQUESA SÁNCHEZ, Jordi. *Una experiència urbana retrobada. Les comunitats jardí a Catalunya*. Tesis (arquitectura). Barcelona, España, Universitat Politècnica de Catalunya, 2008. 201 p. <http://upcommons.upc.edu/handle/10803/6969>.

GARCÍA PÉREZ, José Luis (1998): *La estancia de Agatha Christie en Canarias. La influencia del País Canario en sus novelas de intriga*. Coloquio de Historia Canario-Americana, XIII (1998), 2000, pp. 1546-1554.

GARNICA, Julio. *Idilios personales*. En: Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965. Valencia, Patronato de la Fundación Docomomo Ibérico. Universitat Politècnica de València, 2003. pp. 107-112.

GOBIERNO DE CANARIAS (2000), Consejería de Turismo. *Decreto Legislativo Canario 1/2000*.

GOBIERNO DE CANARIAS (2003), Consejería de Turismo. *Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias*.

GOBIERNO DE CANARIAS (2009), *Consejería de Turismo. Ley 6/2009, de 6 de mayo, por la que se aprueban las medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo.*

GONZÁLEZ LEMUS, Nicolás (2007): *El turismo en Canarias: sus orígenes.* Revista Canarii, (diciembre de 2007), <http://www.revistacanarii.com/> (03/06/2014).

GRANELL I MARCH, Jordi. *La Arquitectura del Sol. Sunland Architecture.* COAC y otros Colegios arquitectos. 2002. 415 p.

GRIJALVO, PUJOL, Marc, *Comportament del turisme de litoral en una conjuntura de crisi econòmica.* Girona, Patronat de Turisme Costa Brava Girona, 2012. 74 p.

HERNÁNDEZ LUÍS, Jose Ángel. *Antecedentes del turismo en la Isla de Gran Canaria y en Maspalomas Costa Canaria.* En: Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana. Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, ULPGC. Biblioteca Universitaria. 2007. pp. 47-69.

LÓPEZ PALOMEQUE, Francesc. *Geografía del turismo en España: una aproximación a la distribución espacial de la demanda turística y de la oferta de alojamiento.* Documents d'Anàlisi Geogràfica, 13: 35-64, 1998.

LOZATO GIOTART, J.P. (1990): *Geografía del turismo.* Ed. Masson, Barcelona.

LUJÁN, Néstor, Costa Brava. Barcelona, Editorial Noguer, 1951. 28 p.

MMA (2009). Ministerio de Medio Ambiente. *Estrategia Española para la Sostenibilidad Urbana y Local.* EESUL.

MITC (2007). Ministerio de Industria Turismo y Comercio. Turismo 2020. Plan del Turismo Español Horizonte 2020.

MITC (2007). Ministerio de Industria Turismo y Comercio. Plan 0812. Plan del Turismo Español 0812.

MIET (2012). Ministerio de Industria Energía y Turismo. Plan Nacional e Integral de Turismo.

NAVAS, Teresa. *Història de les carreteres del territori de Barcelona.* Barcelona, Diputació de Barcelona, 2007. 244 p.

PIÉ, Ricard, *Ara toca fer ciutat*, En: Debat Costa Brava. Congrès: un futur sostenible. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona. 2004, pp. 50-87.

RAMOS CARAVACA, Carolina. *Costa Brava, los retos urbanísticos del turismo de masas: la huella de la ciudad jardín y algunos principios racionalistas en el tejido turístico de masas.*

Identidades: territorio, proyecto, patrimonio, (4): 155-190, Junio 2013.

<http://hdl.handle.net/2099/13675>

SARGATAL, *Mobilitat i infraestructures: dèficit de connectors ecològics i risc de pèrdua irrevversible de diversitat paisatgística i biològica*. En: Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona. 2004, pp. 176-189.

SOLER, Marc (ed.). *L'estiuieg. Com feien vacances entre 1929 i 1935*. Barcelona, Quaderns Crema, 2011. 271 p.

TARRÚS, J., COMADIRA, N., *Rafel Masó. Arquitecte Noucentista*. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona, 2007. 277 p.

TATJER, Mercè. *Els banys de mar a Catalunya*. Barcelona, Albertí Editor, 2012. 181 p.

TERÁN, Fernando de. *Turismo, arquitectura y urbanismo: contextos histórico-culturales de su relación*. En: Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965. Valencia, Patronato de la Fundación Docomomo Ibérico. Universitat Politècnica de València, 2003. pp. 129-140.

RODRÍGUEZ AGUIAR, Elsa F. *El turismo de masas en Canarias*. Revista Canarii [en línea].

Diciembre de 2007. [Fecha de consulta 10 de febrero de 2014]. Disponible en

<http://www.revistacanarii.com/canarii/7/el-turismo-de-masas-en-canarias>

ROEL HERRANZ, Pablo. *Bonet Castellana, Tres conjuntos de apartamentos en el Cap de Salou*. Tesina (Máster en Teoría y práctica del proyecto de arquitectura). Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, 2010. 89 p. <http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/12764>

VERGÉS, Robert, *Debat Costa Brava. Un futur sostenible per a la Costa Brava. Les infraestructures de transport*. En: Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona. 2004, pp.164-175.

VIDAL-CASELLAS, D., MONTURIOL SANÉS, A. (ed), *Exposició 75 aniversari de l'Oficina de Turisme de Catalunya*. Barcelona, Direcció General de Turisme, Departament d'Innovació, Universitats i Empresa de la Generalitat de Catalunya, 2011, 172 p.

VIDAL-CASELLAS, Dolors. *La promoción de la Costa Brava; recuperación de la memoria histórica*. Revista Iberoamericana de Turismo, 1 (2): 4-21, 2012.